Die privatrechtlichen Wirkungen des Heuer-Vertrags

nach der Deutschen Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihren Novellen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Carl Wilhelm Doering

Referendar in Leipzig.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1910.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546804_0106

Meinen Eltern.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
§ 1.	Die Aufgabe	1
§ 2.	Geschichtlicher Überblick	2
§ 3.	Die Vertragsparteien	7
§ 4.	Die Form	12
§ 5.	Die Anmusterung	15
§ 6.	Der Antritt des Dienstes	18
§ 7.	Die Arbeitszeit	21
§ 8.	Die Heuer	27
§ 9.	Einzelne Rechte des Schiffsmanns	33
§ 10.	Die Ansprüche des Schiffsmanns bei Krankheit und Verletzung	39
§ 11.	Die regelmäßigen Endigungsgründe des Heuervertrags	47
§ 12.	Besondere Fälle der Endigung des Heuervertrags	51
§ 13.	Die Abmusterung	59
§ 14.	Die Stellung der Schiffsoffiziere	60

Literaturverzeichnis.

Abraham, Die Hanseatische Rechtsprechung. II (Seerecht). Hamburg 1901.
Boyens, Das deutsche Seerecht. Leipzig 1897.
Brodmann, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1906.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. Stuttgart 1903.
Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1884.
Gareis-Fuchsberger, Das allgem. deutsche Handelsgesetzbuch. Berlin 1891.
Haerle, Der Heuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere nach seiner privatrechtlichen Seite. Diss. Tübingen 1906.
v. Hippel, Die Seemannsordnung. Leipzig 1906.
Knitschky-Rudorff, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs. Berlin 1909.
v. König, Handbuch des deutschen Konsularwesens. Berlin 1902.
Leo, Deutsches Seehandelsrecht nebst einem Anhang, enthaltend die Nebengesetze. München 1902.
Lewis, Das deutsche Seerecht. Kommentar. Leipzig 1883/84.
Loewe, Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen. Berlin 1903.
Lotmar, Der Arbeitsvertrag. Leipzig 1902.
Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht. 1889.
Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts. Kiel 1901.
Perels, Die neue Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze. Berlin 1902.
Planck, Kommentar zum deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 2. Berlin 1903—1908.
Purlitz, Die deutsche Seemannsordnung. Bremerhaven 1902.
Rümelin, Dienstvertrag und Werkvertrag. Tübingen 1905.
Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuchs v. 10. 5. 1897 nebst Erläuterungen zu den seerechtlichen Nebengesetzen. Berlin 1906.
Staudinger, Kommentar zum deutschen Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 2. München 1907—1909.
Wagner, Handbuch des Seerechts. I. Leipzig 1880.

Motive zur alten und Begründung zur neuen Seemannsordnung nebst Reichstagsverhandlungen.
Entscheidungen des Reichsgerichts und des Reichsoberhandelsgerichts.
Hamburgische Handelsgerichtszeitung (bis 1879) und Hanseatische Gerichtszeitung (seit 1880).
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.
Deutsche Juristenzeitung.

§ 1.

Die Aufgabe.

Der Titel „Die privatrechtlichen Wirkungen des Heuervertrags nach der Deutschen Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihren Novellen“ begrenzt die Behandlung des Heuervertrags in doppelter Richtung: sowohl hinsichtlich der beim Vertragsschlusse beteiligten Personen als hinsichtlich der dem Heuervertrage entspringenden Wirkungen.

Vertragsparteien beim Heuervertrag sind einerseits die Reeder, anderseits Kapitän (Schiffer), Schiffsoffizier, Schiffsmann. Der Heuervertrag des Kapitäns scheidet aus, weil er seine Regelung im Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 [1]) gefunden hat; er stellt sich übrigens nicht als reiner Heuervertrag dar, da er dem Kapitän zugleich eine gesetzlich festgelegte Handlungsvollmacht verleiht. Im folgenden wird also nur vom Heuervertrag des Schiffsoffiziers und des Schiffsmanns die Rede sein.

Die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 enthält privatrechtliche, strafrechtliche, disziplinarrechtliche, polizeiliche und prozeßrechtliche Bestimmungen. Unserer Betrachtung sollen aber nur die privatrechtlichen Wirkungen, die hauptsächlich im Abschn. 3 [2]) geregelt sind, unterliegen. Die übrigen Seiten werden nur insoweit berührt werden, als der Gang der Darstellung dies fordert.

Quelle ist in erster Linie die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902 mit den Abänderungen v. 23. 3. 1903 [3]) und v. 12. 5. 1904 [4]), in zweiter Linie das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. Soweit nicht Sondervorschriften der Seemannsordnung Platz greifen, kommt ergänzend das Deutsche Bürgerliche Gesetzbuch in Betracht.

Die Reichsgewerbeordnung v. 30. 6. 1900 findet kraft ausdrücklicher Bestimmung ihres § 6 keine Anwendung auf die Rechtsverhältnisse der Mannschaften auf den Seeschiffen.

---

[1]) §§ 511 ff.; vgl. aber §§ 53, 65 SeemO.
[2]) §§ 27 ff.
[3]) § 65 SeemO., RGBl. S. 57.
[4]) §§ 59, 61 SeemO., RGBl. S. 167.

Grundsätzlich unterliegt den Vorschriften der Seemannsordnung in gleicher Weise der Heuervertrag des Schiffsmanns sowohl als auch der des Schiffsoffiziers. Alle für die Schiffsmannschaft getroffenen Bestimmungen gelten also auch für Schiffsoffiziere, soweit für diese nicht ausdrücklich Ausnahmen gemacht werden[5]).

Die Seemannsordnung unterscheidet nicht zwischen Schiffsleuten deutscher und fremder Staatsangehörigkeit. Die Eigenschaft des Schiffsmanns als eines Deutschen ist nur in einzelnen Punkten von Bedeutung[6]).

Die Einteilung des Stoffes ist der Folge des Gesetzes angepaßt.

§ 2.

Geschichtlicher Überblick[1]).

Obgleich der Heuervertrag unter den allgemeinen Begriff des Dienstvertrags fällt, den wir in seiner heutigen Gestalt durch die Rezeption des römischen Rechts überkommen haben, und nur eine besondere Form des Dienstvertrags darstellt, ist seine Wurzel doch nicht, wie man annehmen könnte, im römischen Rechte zu suchen. Denn die Schiffahrt der Römer beruhte auf dem Betrieb durch Sklaven, während sie sich in unseren Tagen auf freie Arbeitsverträge stützt. In Europa vollzieht sich der Übergang von der sogen. antiken, durch Sklavenarbeit charakterisierten, zu der sogen. modernen Periode in der Zeit vom 7. bis zum 10. Jahrhundert.

Die freie Arbeit ist es also auch, die dem Schiffahrtsbetrieb zu Beginn des Mittelalters eignet. Mochten auch die Römer der antiken Periode Freie im Schiffahrtsbetriebe angestellt haben, so waren solche Fälle doch Ausnahmen gegenüber dem allgemeinen Betrieb durch Sklaven und boten, da wohl die Vorschriften über Dienstmiete auf sie Anwendung fanden — wenigstens ist uns aus den Quellen nichts Gegenteiliges bekannt — keine Besonderheiten.

Das beginnende Mittelalter sieht den italienischen Mittelmeerhandel in der Entwicklung zu unermeßlicher Blüte. Die Städte Amalfi, Pisa, Venedig, Genua sind es namentlich, die im Schiffahrtsbetriebe neue und eigenartige Verhältnisse ausbilden.

---

[5]) Darüber unten im § 14.
[6]) §§ 7, 46, 70 Ziff. 5 SeemO.
[1]) Im wesentlichen der Darstellung Wagners sich anschließend.

Es ist für das Verständnis der folgenden Darstellung von Wichtigkeit, drei Personengruppen scharf auseinanderzuhalten: die Ladungsinteressenten, die Schiffsinteressenten (Reeder), die Schiffsbesatzung. Dabei ist nicht ausgeschlossen, daß verschiedene der von diesen Gruppen getragenen Interessen in einer Gruppe oder sogar einer Person ihre Vertretung finden.

I. Die Verhältnisse in Amalfi lassen sich am klarsten aus der Tabula Amalphitana erkennen, die aus zwei Teilen besteht, einem in lateinischer Sprache, wohl aus dem 11. Jahrhundert, und einem in italienischer Sprache aus dem Ende des 14. Jahrhunderts. In Amalfi kennt man keine Ladungsinteressenten. Schiffsinteressenten (Reeder) und Schiffsbesatzung stehen in einem Gesellschaftsverhältnisse. Demzufolge leisten die Schiffsleute nicht nur Schiffsdienste, sondern sind berechtigt oder gar verpflichtet, dem Schiffe Ladungsgegenstände zu verschaffen. Dieser ihrer rechtlichen Stellung als Gesellschafter tut der Umstand nicht Abbruch, daß sie tatsächlich in eine gewisse wirtschaftliche Abhängigkeit von den vermögenden Reedern geraten, die den besitzlosen Schiffsleuten mit Geld zu Hilfe kommen. Über Einkauf und Verkauf der Güter entscheidet die Mehrheit sämtlicher Gesellschafter. Die Gesamtheit übt die Herrschaft über das Schiff aus; kommen die Schiffsleute jedoch als Partei in Betracht, so entbehren sie einer entscheidenden Stimme.

II. In Pisa[2]) treffen wir auf die eigentümliche Tatsache, daß, entgegen unseren heutigen Verhältnissen, das Schiff von der Ladung gesucht wird. Reisende mieten ein Schiff und werben die erforderlichen Personen, Seeleute und Bewaffnete[3]), gegen bestimmten Lohn an. Die Angeworbenen dürfen Waren in bestimmter Menge mitführen. Im Vordergrunde steht also der Reisende, nicht der Schiffseigentümer als solcher. Die henticales — unter diesen Begriff faßt man die Genossenschaft der Ladungsinteressenten zusammen — haben das Recht, die Reise zu bestimmen, und die Herrschaft über das Schiff. Schiffseigentümer und Ladungsinteressenten stehen sich als Kontrahenten eines Mietvertrages gegenüber. Schon hier taucht der Frachtvertrag auf, von dessen Wirkung auf das Heuervertragsverhältnis unten noch gehandelt werden wird. Ihn schließen die Mieter des Schiffes mit Dritten ab.

---

[2]) Für die dortigen Verhältnisse am wichtigsten: a) constitutum usus vom Jahre 1161, b) Breve curiae maris, lateinische Redaktion von 1298 bezw. 1505, c) Einzelverordnungen.

[3]) Sogen. supersalientes.

III. In den Rechtsquellen Venedigs vom 13. Jahrhundert werden als Interessentengruppen mit besonderen Rechten und Pflichten Schiffseigentümer (patroni), mercatores und Schiffsbesatzung vorausgesetzt. Der Einfluß der patroni während der Reise ist geringer geworden, weil regelmäßig nur einer die Reise mitmacht. Das Schiff unterliegt der Herrschaft der Mehrheit der Ladungsinteressenten und der patroni; die Schiffsbesatzung steht in unmittelbaren Beziehungen nicht nur zum patronus, sondern auch zu den Ladungsinteressenten, deren Genehmigung zur Entlassung eines jeden Mitglieds der Schiffsbesatzung gefordert wird. Die Heuer zahlt der patronus.

Für die Entwicklung der sogen. Schiffsgewalt in der modernen Periode ist wichtig, daß auf den venetianischen Schiffen ein Ausschuß von fünf Personen mit Verwaltungs- und Rechtsprechungsfunktionen besteht, den drei mercatores, ein patronus und ein nauclerus[4]) bilden.

IV. Genua[5]) kennt nur die Reeder als Betriebsunternehmer. Der geschäftsführende Reeder begleitet das Schiff und bestimmt über die Mannschaft. Im übrigen herrschen die gleichen Verhältnisse, die wir im fortschreitenden Mittelalter nach und nach überall im Mittelmeer antreffen. Ihre Kenntnis vermittelt uns am sichersten das Consulat der See (vgl. unten).

Die Betriebsarten, von denen bisher die Rede war, stellen wohl nur verschiedene Entwicklungsstufen dar, die überall durchlaufen worden sind. Dafür spricht neben anderen Umständen der, daß sich die Übergänge vom Gesellschaftsverhältnisse der sogen. colonna[6]) zur Abhängigkeit der Mannschaft von den Kaufleuten und Schiffseigentümern in allen Gebieten nachweisen lassen.

Ein genaues Bild des Schiffahrtsbetriebes im späteren Mittelalter finden wir im Consulat der See, consolat del mar, das zu Ende des 14. Jahrhunderts, wie man nach den neuesten Forschungen annimmt um 1370, in Barcelona entstanden ist. Die im Consulat vorausgesetzten Zustände dürfen wir als die ansehen, die infolge einer im wesentlichen überall gleichförmigen Ausgestaltung im ganzen Mittelmeer herrschen. Unternehmer ist hier der dem patronus entsprechende senyor de nau; er ist geschäftsführender Reeder oder hat das Schiff in comanda[7]). Der nautische Leiter heißt notxer.

---

[4]) Dieser ist technischer Leiter des Unternehmens.

[5]) Ältestes Gesetz 1154; seerechtliche Bestimmungen in den Statuten von Pera; sodann Einzelverordnungen.

[6]) Das Nähere bei Wagner.

[7]) Über deren Wesen Wagner S. 11.

Die Schiffsmannschaft steht nur zum senyor de nau in Beziehungen; diese sind aber abhängig von dessen Vertragsverhältnis zu den Ladungsinteressenten. Der Frachtvertrag beeinflußt also den Heuervertrag hinsichtlich der Lohnforderung. Diese Wechselbeziehungen drücken sich in dem Satze aus: Fracht ist die Mutter der Gage. Die Heuer steigt und fällt, sogar bis auf den Nullpunkt, mit der Fracht.

Nicht mehr zieht der Heuervertrag für die Schiffsmannschaft eine Herrschaft über das Schiff nach sich. Diese steht dem senyor de nau zu; freilich bedarf er gerade in den wichtigsten Fällen der Zustimmung der Mannschaft, mit der er sich zum Schiffsrate vereinigt. Die Entlassung der Schiffsmannschaft ist alleiniges Recht des senyor de nau, nur ist er durch Vertrag zu einer Ergänzung verbunden.

Eine tiefgreifende Veränderung erfährt das Verhältnis des Schiffsmanns zum Reeder. Jener hat neben dem Anspruch auf die Heuer auch noch wie früher das Recht, in bestimmtem Umfange Waren mitzuführen, allein er ist in dieser Hinsicht nicht mehr wie früher Ladungsinteressent. Vielmehr wird „diese Befugnis nunmehr als Accessorium der Heuerforderung betrachtet“[8]).

Der Schiffsmann ist verpflichtet, Zwischenreisen mitzumachen. Insoweit hängt die Mannschaft vom Willen des patronus ab.

In der zweiten Periode, die charakterisiert ist durch den Einfluß der seerechtlichen Verhältnisse des Nordens[9]) auf den Seehandelsbetrieb des Südens[10]), treffen wir die Kaufleute nicht mehr als Begleiter ihrer Waren auf dem Schiffe. Ferner ist der patronus jetzt nautischer Direktor; der diese Stelle früher bekleidende Nauclerus nimmt die Stellung eines Schiffsoffiziers ein. Das Vertragsverhältnis der Schiffsmannschaft zum Reeder ist fast überall das der Dienstmiete. Der Satz: „Fracht ist die Mutter der Gage“ hat nicht mehr die ursprüngliche Bedeutung. Die Zahlung der Heuer hängt nicht mehr vom Gewinn des Reeders, sondern allein davon ab, daß dessen fortune de mer nicht untergeht. Den Engländern ist es vorbehalten, im 19. Jahrhundert die persönliche Haftung des Reeders für die Heuerforderungen zu statuieren, anfangs zwar nur unter der Bedingung des Beweises der guten Führung des Schiffsmanns, später aber vorbehaltslos.

---

[8]) Wagner S. 19.

[9]) Seerechte von Oleron, Wisby, Lübeck; Schiffsrecht von Hamburg u. a.; Wagner S. 67ff.

[10]) Ein Hauptunterschied liegt darin, daß der Kapitän im Süden viel später als im Norden die dominierende Stellung auf dem Schiffe einnimmt.

Weiterhin stirbt das genossenschaftliche Element ab. Einen Rest davon erkennen wir noch in unseren heutigen Verhältnissen: Der Untergang des Schiffes beendigt das Dienstverhältnis ipso iure. Diese Bestimmung hat den Gedanken einer Beteiligung des Schiffsmanns am Betriebe zur Voraussetzung.

Im Norden herrscht am Anfang dieser Periode ein System, das dem Schiffsmann als Entgelt einerseits eine Geldsumme gewährt; Höhe und Art der Auszahlung bilden sich durch Übung aus. Findet eine örtliche Verlängerung der Reise statt, so wird ein bestimmtes Versegelgeld gezahlt; bei zeitlicher Ausdehnung der Reise dagegen trifft den Reeder nur die Beköstigung der Mannschaft während der Verlängerung.

Anderseits steht den Schiffsleuten je nach ihrer Rangstellung das Recht zu, frachtfrei Waren in bestimmter Menge mitführen zu dürfen. Dieses Recht der Führung begünstigt der Staat durch Gewährung von Zollfreiheit. Durch Mißbräuche in Verruf geraten, verschwindet es allmählich. Auch die Heuerzahlung erfährt eine erst spät von der Gesetzgebung anerkannte Umwandlung. Die Ausdehnung der Schiffahrt wird größer, neue Reisen von unbestimmter Dauer werden unternommen; dadurch wird die übliche Heuerberechnung zu Beginn der Reise unmöglich. So kommt die monatliche Berechnung der Heuer auf, die zuerst neben der früheren Art auftritt, nach und nach aber das Übergewicht gewinnt und heute als die herrschende anzusehen ist[11]).

Die Herrschaft über das Schiff fällt allmählich dem Schiffer allein zu. In der Übergangszeit nehmen auch die Schiffsoffiziere, oft mit abgegrenztem Geschäftskreise, an dieser Herrschaft, und zwar im Schiffsrate, teil; heute dagegen ist der Schiffer unumschränkter Herr auf dem Schiffe mit alleiniger Verantwortlichkeit.

Die seerechtlichen Verhältnisse Deutschlands, darunter auch das Heuervertragsverhältnis, erfahren bis zum Jahre 1861 eine verschiedene partikularrechtliche Regelung. Erst das alte Handelsgesetzbuch v. 24. 6. 1861 führt im 5. Buche als allgemeines Recht eine Einheitlichkeit herbei, wenn auch fast nur auf privatrechtlichem Gebiete. Die Seemannsordnung v. 27. 12. 1872 hebt das 5. Buch des inzwischen Reichsgesetz gewordenen alten Handelsgesetzbuchs für sein Gebiet auf und berücksichtigt neben der privatrechtlichen Seite die verschiedenen anderen aus dem Heuervertrage entspringenden Wirkungen.

[11]) Das Consulat kennt neben der üblichen Festsetzung der Heuer für die ganze Reise Festsetzung nach Frachtanteil, nach Meilenzahl, nach Monaten.

Der ungeheuere Fortschritt der Technik des Schiffahrtsbetriebs in den letzten drei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und die Entwicklung der deutschen Sozialpolitik üben auf die Gestaltung des Heuervertragsverhältnisses einen tiefen Einfluß aus. So entsteht die Seemannsordnung v. 2. 6. 1902, ein Gesetz, das langwierige eingehende Vorarbeiten gefordert hat, alle Interessen gleichmäßig zu berücksichtigen versucht und dennoch von den Dienstverpflichteten, insbesondere soweit sie der sozialdemokratischen Partei angehören, ungerecht gescholten wird. Es kommen hinzu die Novellen v. 23. 3. 1903 u. v. 12. 5. 1904, die nur wenige, aber wesentliche Abänderungen getroffen haben.

§ 3.

Die Vertragsparteien.

Als Vertragsparteien beim Abschlusse des Heuervertrages stehen sich gegenüber der oder die Reeder einerseits, Schiffsmannschaft und Schiffsoffiziere anderseits.

I. Der Reeder.

Reeder ist nach § 484 HGB. der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes. Unter gewissen Voraussetzungen kann jemand jedoch im Verhältnis zu Dritten auch als Reeder gelten; eine solche Person heißt Ausrüster [1]). Der Reeder muß also Eigentümer eines ihm selbst, nicht einem anderen zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes sein. Auf den Unterschied des sogenannten unmittelbaren und mittelbaren Erwerbes kommt nichts an. Unmittelbarer Erwerb liegt vor im Falle der Güter- oder Personenbeförderung oder der Tätigkeit des Schiffes als Schlepp- oder Bugsierschiff, mittelbarer dagegen beim Erwerbe durch Fischerei, Walfischjagd, Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Deshalb ist die Ansicht, die für den Erwerb durch die Seefahrt das Erfordernis der Unmittelbarkeit aufstellt [2]), abzulehnen.

Daß diese Terminologie eine tiefere Bedeutung nicht hat, ist im Anschluß an eine Entscheidung des höchsten Gerichts-

---

[1]) § 510 HGB.

[2]) Schröder in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts Bd. 4 S. 253; Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 32 S. 82 ff.; Mittelstein, Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht S. 8; Gareis-Fuchsberger, Das allgem. deutsche HGB. S. 885.

hofes besonders zu betonen [3]). Darin wird gesagt, daß von reiner Unmittelbarkeit auch beim sogen. unmittelbaren Erwerbe keine Rede sei.

Die Begriffsbestimmung in § 484 HGB. findet Anwendung, soweit die privatrechtlichen Vorschriften des gesamten Seerechts in Betracht kommen. Fraglich ist nur, ob dauernde Erwerbsabsicht, mithin Gewerbsmäßigkeit, zum Merkmal des Reederbegriffes gehört. Diese Frage, deren eingehende Behandlung über den Rahmen unseres Themas hinausgehen würde, ist zu verneinen [4]).

Die Seemannsordnung will angewendet werden auf Kauffahrteischiffe [5]) (das sind die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe) mit Einschluß der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge, die das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen. Durch Kaiserliche Verordnung [6]) mit Zustimmung des Bundesrates kann bestimmt werden, daß den Vorschriften der Seemannsordnung auch Binnenschiffe unterliegen, das sind die vom Eigentümer zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffe [7]), vorausgesetzt, daß sie das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen [8]).

Die oben angezogene, auf Grund von § 26a des Gesetzes v. 22. 6. 1899 erlassene Kaiserliche Verordnung v. 1. 3. 1900 bestimmt, daß die Vorschriften des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899 auf Binnenschiffe Anwendung finden, die ausschließlich auf der unteren Donau oder in Ostasien auf dem Westflusse (Si-kiang), dem Yangtze-kiang und dem Pai-ho sowie auf deren Zu- und Nebenflüssen verkehren.

Kaufmann ist der Reeder entweder auf Grund von § 1 Abs. 2 Ziff. 5 HGB. als solcher, dessen Gewerbebetrieb die Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See zum Gegenstande hat, oder von § 2 HGB. Dort ipso iure, hier dann, wenn Art und Umfang des Geschäftsbetriebes die Eintragung ins Handelsregister fordern

---

[3]) Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 32 S. 109.

[4]) Ebenso Schaps S. 73; Cosack S. 157 u. a.; and. A. z. B. Schröder in der Zeitschr. f. d. ges. HR. Bd. 32 S. 81.

[5]) Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe v. 22. 6. 1899 (RGBl. S. 319 f.), neue Fassung v. 29. 5. 1901 (RGBl. S. 184) § 1.

[6]) Verordn. betr. das Flaggenrecht deutscher Binnenschiffe, die ausschließlich auf ausländischen Gewässern verkehren v. 1. 3. 1900 (RGBl. S. 41).

[7]) Gesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15. 6. 1895 (RGBl. S. 301), neue Fassung v. 20. 5. 1898 (RGBl. S. 868) § 1.

[8]) Gesetz v. 22. 6. 1899 § 26a.

und diese erfolgt ist[9]). Davon hängt die Beantwortung der Frage ab, ob der Abschluß des Heuervertrages für den Reeder ein Handelsgeschäft darstellt.

II. Der Schiffsmann.

Schiffsmann kann grundsätzlich jede Person sein. Weder Geschlecht, noch Nationalität noch Rasse wirken ausschließend; sie begründen auch keine Unterschiede in der Stellung[10]). Nur der deutsche Schiffsmann muß das vierzehnte Lebensjahr vollendet haben[11]). Allerdings sind weiter aus nationalen Gesichtspunkten gewisse besondere Bestimmungen getroffen worden, z. B. auf dem Gebiete der Krankenfürsorge[12]); diese Vorteile kommen den ausländischen Schiffsleuten nur im Falle der Reziprozität zugute.

Die Schiffsleute in ihrer Gesamtheit bilden die Schiffsmannschaft, nicht die Schiffsbesatzung. Die gesetzliche Definition in § 481 HGB. begreift unter Schiffsbesatzung: „Schiffer, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen". Durch diese Novelle[13]) haben die Schiffsoffiziere mit Rücksicht auf ihre höhere soziale Stellung eine besondere Hervorhebung aus der Schiffsmannschaft erreicht, ohne daß damit das Handelsgesetzbuch sachlich hat geändert werden sollen. Zweck der Novelle war vielmehr, eine Übereinstimmung des § 481 HGB. mit dem § 2 SeemO. herbeizuführen. Auf die dadurch entstandenen Auslegungsfragen, ob man unter den Begriffen „Schiffsmann" in § 519 Abs. 2 HGB., „Schiffsmannschaft" in §§ 526 Abs. 2, 780 HGB.; § 109 Abs. 3 GVG.; §§ 904 Abs. 3, 933 ZPO.; § 6 RGewO. auch die Schiffsoffiziere zu verstehen habe, hat Pappenheim, dessen Ausführungen man sich unbedenklich anschließen darf, in bejahendem Sinne geantwortet[14]).

Schiffsmann ist jede Person, die auf dem Schiffe angestellt ist

a) für Rechnung des Reeders und

b) zur Leistung von Diensten während der Fahrt.

Nur der unter diesen Voraussetzungen Angestellte ist tauglich, Vertragspartei beim Abschlusse des Heuervertrags zu sein. Andere

[9]) So richtig Haerle S. 9; and. A. Loewe S. 29.
[10]) § 2 Abs. 3 SeemO.
[11]) § 7 Abs. 2 SeemO.
[12]) § 71 Abs. 2 SeemO.
[13]) Gesetz betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des HGB. vom 2. 6. 1902 (RGBl. S. 218).
[14]) DJZ. 1900 Bd. 9.

auf dem Schiffe tätige Personen leisten Dienste auf Grund des allgemeinen gewerblichen Arbeitsvertrags.

Streitig ist, was die Seemannsordnung unter Dienst- und Heuerverträgen der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen verstanden wissen will. Die Schiffsmannschaft schließt nur Heuerverträge; dagegen kann man bei der die Schiffsmannschaft einschließenden Schiffsbesatzung von Dienst- und Heuerverträgen reden. Eine vorsichtige Ansicht geht dahin[15]), es sollten damit wohl diejenigen Fälle getroffen werden, in denen eine Heuer im Sinne der Seemannsordnung nicht geschuldet werde[16]).

Es gibt im Schiffahrtsbetriebe Personen, die, wie die Privatlotsen, dem Schiffe ihre Dienste nur zu einem vorübergehenden Zwecke widmen, und solche, die zwar Arbeiten leisten, die während der Reise von Schiffsleuten verrichtet zu werden pflegen, die aber das Schiff nicht dauernd begleiten; zu dieser Gruppe gehören die von größeren Reedereien für Instandhaltungsarbeiten ihrer Schiffe während des Aufenthalts im Hafen dauernd angenommenen Leute sowie die das Löschen und Laden besorgenden Schauerleute. Zunächst ist zu bemerken, daß die Lotsen kraft ausdrücklicher Vorschrift in § 2 SeemO. als nicht zur Schiffsmannschaft gehörig gelten.

Bei allen den genannten Gruppen fehlt, wie auf den ersten Blick ersichtlich ist, das zur Begründung der Schiffsmannseigenschaft notwendige Vertragserfordernis. Denn teils leisten diese Personen nicht Dienste „während der Fahrt“[17]), teils sind sie nicht auf dem Schiffe „angestellt“[18]). Die Polemik Haerles gegen diese Ansicht ist unberechtigt. Dagegen ist zu sagen, daß jedenfalls niemals auf seiten des Reeders die Absicht vorliegen wird, eine zu den genannten Gruppen gehörige Person anzuheuern zwecks Anstellung auf dem Schiffe zur Leistung von Diensten während der Fahrt, weil sich der Reeder damit unnötigerweise die Lasten der Seemannsordnung aufbürden würde. Insbesondere ist zu betonen, daß der Begriff der Anstellung etwas Dauerndes in sich schließt[19]). Der Hinweis auf § 359 StGB. und die §§ 59, 69 HGB. vermag an dieser Auffassung nichts zu ändern.

---

[15]) Haerle S. 10; richtig Wagner S. 183 (vgl. auch Perels S. 16).

[16]) Z. B. dann, wenn der Schiffsmann auf Gewinnanteil angenommen ist.

[17]) „Während der Fahrt“ ist nicht identisch mit „während der Reise“. Reise ist die Fahrt des Schiffs in ihrer Gesamtheit; Fahrt das Fahren von einem zum anderen Hafen.

[18]) So v. Hippel S. 16; Knitschky S. 583; Boyens S. 154; Begr. S. 38; unrichtig Haerle S. 11.

[19]) Entsch. d. RG. in Strafs. Bd. 25 S. 440.

Wird der Schiffsmannschaft eines geschleppten Schiffs während der Schleppfahrt die Schiffsmannschaft des Schleppers einverleibt? Die Frage ist zu verneinen. Denn zwischen der Schiffsmannschaft des Schleppers und dem Reeder des geschleppten Schiffes besteht kein Vertragsverhältnis. Der Hinweis auf die frühere Praxis[20]), aus der für die Frage Schlüsse gezogen werden, ist verfehlt, denn da handelte es sich um die Schiffsbesatzung.

Nicht nur, wer seemännische Dienste leistet, ist Schiffsmann. Außer dem eigentlichen seemännischen Personal sind nach der Seemannsordnung zur Schiffsmannschaft auch sonstige zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Reeders angestellte Personen zu rechnen, z. B. Köche, Barbiere, und da, wie bereits erwähnt, das Geschlecht keinen Unterschied begründet, auch weibliche Angestellte, z. B. Stewardessen[21]).

Der mit dem deutschen Schiffsmann, der das 14. Lebensjahr noch nicht vollendet hat[22]), abgeschlossene Vertrag ist nichtig; im übrigen bedarf der minderjährige deutsche Schiffsmann zu seiner Verheuerung einer Spezialermächtigung seines gesetzlichen Vertreters, die, einmal erteilt, im Zweifel dauernde Geltung behält[23]). Die Ermächtigung seitens des gesetzlichen Vertreters schlechthin in der Weise, der Minderjährige dürfe sich zu „Diensten" verpflichten, genügt also nicht.

Die für den einzelnen Fall erteilte Ermächtigung kann, wie jede andere, gemäß § 113 Abs. 2 BGB. nachträglich eingeschränkt oder zurückgenommen werden[24]). Die Ermächtigung kann auf Antrag durch das Vormundschaftsgericht ersetzt werden, wenn der Vormund, nicht aber, wenn der Vater oder die Mutter als gesetzlicher Vertreter sie verweigert. Vater und Mutter haben insoweit freies selbständiges Bestimmungsrecht.

Die Vorschrift des § 1822 Ziff. 7 BGB., wonach der Vormund die Genehmigung des Vormundschaftsgerichts zu einem Dienstvertrage einzuholen hat, durch den sich der Mündel auf längere Zeit als ein Jahr verpflichtet, gilt nicht für die Seemannsordnung[25]). In der Begründung[26]) wird ausgeführt, daß sich die Dauer einer Reise nicht immer im voraus übersehen

---

[20]) Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 20 S. 84; HansGZ. 1887 Nr. 16; unrichtig Schaps S. 70.

[21]) v. Hippel S. 16.

[22]) § 7 Abs. 2 SeemO.

[23]) § 6 Abs. 1 alten SeemO.: die väterliche oder vormundschaftliche Genehmigung galt, sofern ihr eine Einschränkung nicht beigefügt war, ein für allemal erteilt.

[24]) Vorsichtig Perels S. 8; vgl. Begr. S. 42.

[25]) § 7 Abs. 2 Satz 2 SeemO.; unrichtig Purlitz S. 6.

[26]) S. 42.

lasse und die Beibringung der vormundschaftsgerichtlichen Genehmigung mit Zeitverlust verknüpft sei, welcher der Anheuerung des Schiffsmannes hinderlich sein könne.

Für den deutschen Schiffsmann gelten noch zwei besondere Vorschriften. Nach § 46 Abs. 2 Satz 2 SeemO. hat der Reeder die Kosten der Übermittlung der Heuer an auswärts wohnende Angehörige oder an Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen zu tragen. Die Ansprüche des Schiffsmanns im Falle geschlechtlicher Erkrankung, die den übrigen an Bord befindlichen Personen Gefahr bringen kann (§ 70 Abs. 1 Ziff. 5 SeemO.), bestimmen sich gemäß § 71 Abs. 2 SeemO. nach deren §§ 59—61; für ausländische Schiffsleute gilt dies nur im Falle der im Reichsgesetzblatt bekanntgemachten Reziprozität.

III. Die Schiffsoffiziere (vgl. unten § 14).

§ 4.

Die Form.

Die Seemannsordnung schreibt für den Heuervertrag, den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts folgend, eine Form nicht vor.

Dieser Erfolg ist die Frucht langer Erwägungen. Die Regierung vertrat den Standpunkt der Formlosigkeit. Die Schiffsleute verlangten Schriftlichkeit, um sich über ihre Rechte und Pflichten jederzeit volle Klarheit verschaffen zu können. In der Reichstagskommission neigten die Ansichten bald hierhin, bald dorthin. Die erste Kommission wollte bei Nichtigkeit des Vertrags die wesentlichsten Vertragspunkte schriftlich niedergelegt wissen.

Schief ist die Ausdrucksweise v. Hippels[1]), daß schließlich die „mittlere Linie, welche die jetzige Seemannsordnung zwischen den verschiedenen Auffassungen innehält", Annahme gefunden habe. Ihm schwebt dabei offenbar das Erfordernis der Aushändigung des Heuerscheins vor, der einen Teil des Heuervertrags schriftlich fixiert. Dieser Umstand berührt aber den Charakter der Vertragsform nicht. Zwischen Mündlichkeit und Schriftlichkeit gibt es kein Mittelglied.

Die Gültigkeit des Heuervertrags ist also durch schriftliche Abfassung nicht bedingt (§ 27 SeemO.). Sie ist es auch nicht

[1]) S. 41.

durch den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung. Zur Zeit der Anmusterung ist der Vertrag bereits endgültig abgeschlossen.

Das ist besonders zu betonen mit Rücksicht auf die ausdrücklich hervorgehobene[2]) Ansicht der Schiffsleute, daß erst die Anmusterung dem Heuervertrag Rechtswirksamkeit verleihe.

Damit die Schiffsleute über einige wesentliche Punkte des Vertrages etwas Schriftliches in Händen haben, ist ihnen bei der Anheuerung ein vom Kapitän oder dem Vertreter der Reederei unterschriebener Ausweis, der Heuerschein, zu geben (§ 27 SeemO.).

Der Heuervertrag kann für eine Reise oder auf Zeit abgeschlossen werden. Noch in der Seemannsordnung vom Jahre 1872 ist nur die Anmusterung für eine Reise vorgesehen. Die Anmusterung auf Zeit entbehrte der gesetzlichen Regelung. Für sie bedurfte es besonderer Abreden im Heuervertrag.

Die Anheuerung für eine Reise ist von großen nationalen Vorteilen, weil der Schiffsmann mit dem Schiffe nach Deutschland zurückkehrt. Geht nämlich der (auf Zeit geschlossene) Heuervertrag während des Aufenthaltes des Schiffes im Auslande zu Ende, so besteht die Gefahr, daß der Schiffsmann in ausländische Dienste tritt und der deutschen Handelsmarine entzogen wird.

Der Kapitän macht sich nach § 114, der Reeder oder sein Vertreter nach §§ 119, 120 SeemO. strafbar, wenn er die Aushändigung des Heuerscheins an den Schiffsmann unterläßt. Der Sinn dieser Vorschrift ist d e r, daß der Schiffsmann über die in den Heuerschein aufzunehmenden Punkte jederzeit sich zu vergewissern die Möglichkeit haben soll. Händigen der Kapitän oder der Reeder oder dessen Vertreter dem Schiffsmann einen nicht sämtliche im § 27 SeemO. vorgeschriebenen Punkte enthaltenden Heuerschein aus, so machen sie sich ebenso strafbar wie bei unterbliebener Aushändigung.

Oberster Grundsatz der Seemannsordnung ist, daß ihre Bestimmungen nur insoweit der Abänderung durch Vertrag fähig sind, als dies ausdrücklich im Gesetze gesagt ist[3]). Über die Verpflichtung der Aushändigung des Heuerscheins findet sich eine derartige Bestimmung nicht. Daraus folgt, daß nicht nur der Schiffsmann, der einen Heuerschein nicht verlangt, sondern auch d e r, der ausdrücklich darauf verzichtet, einen solchen ausgehändigt erhalten muß[4]). Auch dem Analphabeten und dem des Deutschen nicht Mächtigen ist ein Heuerschein zu geben.

---

[2]) Begr. S. 103.
[3]) § 1 Abs. 2.
[4]) So richtig H a e r l e S. 22.

Durchaus einfach ist die Beantwortung der Frage, ob bei Anheuerung eines Minderjährigen diesem oder dessen gesetzlichem Vertreter der Heuerschein auszuhändigen sei. Bedeutung kann der Frage ja nur insoweit zukommen, als der gesetzliche Vertreter bei der Anheuerung zugegen ist oder nicht. Tritt er als abschließender Teil auf, so ist ihm der Heuerschein zu geben. Ist dagegen der Minderjährige zur Eingehung von Schiffsdiensten ermächtigt, so hat der gesetzliche Vertreter keine Funktion bei der Anheuerung. Der Heuerschein ist daher in diesem Falle dem Minderjährigen auszuhändigen.

Der Heuervertrag kann beiderseits durch Stellvertreter abgeschlossen werden. Insbesondere wird der Reeder allenthalben durch den Kapitän vertreten; diese Vertretungsmacht des Kapitäns beruht auf §§ 526, 527 HGB. Sie hat aber nicht etwa die Wirkung, daß es dem Reeder nicht verstattet sei, die Anheuerung vorzunehmen.

Der Heuerschein muß enthalten:

Den Namen des Schiffes:

Selbstverständlich ist der Schiffsmann nicht verbunden, auf einem anderen Schiffe Dienste zu tun, es sei denn, daß dieses andere Schiff genau dieselbe Route einschlägt und dieselbe Bequemlichkeit bietet.

Die Angabe der Dienststellung:

Maschinist, Heizer, Voll- oder Leichtmatrose usw.

Die Angabe der Reise oder Dauer des Vertrags.

Die Höhe der Heuer.

Die Zeit und den Ort der Anmusterung:

Die Zeitangabe muß so genau erfolgen, als dies nach Lage der Verhältnisse möglich ist.

Die Aufkündigungsfristen und sonstigen die Lösung des Heuervertrages betreffenden Zeitbestimmungen sind freigegeben. Sie sollen aber für Reeder und Schiffsmann gleich sein. Andernfalls darf der Schiffsmann die dem anderen Teile zugestandene Zeitbestimmung oder Frist für sich in Anspruch nehmen. Das ist eine Abweichung von der allgemeinen Vorschrift über den Arbeitsvertrag im § 122 RGewO., wonach für Arbeitgeber und Arbeitnehmer die Kündigungsfristen gleich sein müssen.

§ 5.

Die Anmusterung.

Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrags vor einem Seemannsamte[1]). Gegenüber der alten Seemannsordnung hat sich die Anmusterung begrifflich nicht geändert. Der Abschluß des Heuervertrags wird vorausgesetzt. Die Anmusterung gibt ihm nur öffentliche Beglaubigung und öffentlichrechtliche Wirkungen[2]). Nebenbei hat die Anmusterungsverhandlung auch noch privatrechtlich nützliche Wirkungen. Die Vertragsbestimmungen können bei ihrer Verlautbarung zwecks teilweisen Eintrags in die Musterrolle vom Seemannsamt auf ihre Zulässigkeit hin geprüft werden. Die Strafbestimmungen in §§ 114 Ziff. 4, 107 Ziff. 1 SeemO. wollen ein wahrheitswidriges, auf Täuschung des Seemannsamtes hinzielendes Verhalten der Vertragsparteien verhindern.

Die Anmusterung muß grundsätzlich vor Antritt oder Fortsetzung der Reise erfolgen; ist dies aber ohne Verzögerung der Reise unausführbar, so jedenfalls dann, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann[3]). Diese Ausnahme existierte in der alten Seemannsordnung für die innerhalb des Bundesgebiets liegenden Schiffe nicht. Für die Ausnahmebestimmung ist die Tatsache maßgebend gewesen, daß häufig, namentlich in kleineren Ausreisehäfen, Seemannsämter nicht vorhanden sind. Die unterbliebene Anmusterung ist beim ersten Seemannsamt, das angegangen werden kann, nachzuholen. Die Gründe für die Verzögerung oder Unterlassung der Anmusterung müssen in das Schiffstagebuch eingetragen werden. Die Streitfrage, ob der Kapitän mangels einer besonderen Vorschrift die Eintragung persönlich vorzunehmen habe, ist nach HGB. § 519 zu entscheiden: die dort vorgesehene Stellvertretung ist auch hier zulässig. Findet die Anmusterung innerhalb des Reichsgebiets statt, so ist dabei das Seefahrtsbuch vorzulegen. Das Seefahrtsbuch gibt über die persönlichen Verhältnisse des Schiffsmanns Auskunft; Einrichtung und Preis des Seefahrtsbuchs werden vom Bundesrat bestimmt. Seine Ausfertigung erfolgt kosten- und stempelfrei. Man kann ferner die Militärverhältnisse und die Invalidenversicherung des Inhabers daraus ersehen[4]). Die Frage, ob für Anmusterung im Inlande die ausschließliche Zuständigkeit des Seemannsamtes

[1]) § 13 SeemO.
[2]) Loewe S. 21; Entsch. d. ROHG. Bd. 18 S. 415.
[3]) § 27 SeemO.
[4]) § 11 SeemO.

bestehen soll, in dessen Bezirke das Schiff liegt, ist im Sinne der alten Seemannsordnung zu verneinen. Die Anmusterung kann bei Anwesenheit der Anmusterungsbehörde an Bord des Schiffes auch dort stattfinden[5]). Auch dann ist das Seefahrtsbuch vorzulegen, solange sich das Schiff in Gewässern, die deutscher Hoheit unterliegen, befindet[5]). Die Musterung der Schiffsleute ist vom Kapitän zu veranlassen. Er selbst oder ein zum Abschluß von Heuerverträgen bevollmächtigter Vertreter der Reederei müssen bei der Musterung zugegen sein[6]). Gewerbsmäßige Stellenvermittler für Schiffsleute dürfen als Vertreter nicht bestellt werden. Daraus geht hervor, daß persönliche Anwesenheit der Parteien nicht erfordert wird.

Das Seemannsamt fertigt die Anmusterungsverhandlung als Musterrolle aus[7]). Diese ist eine öffentliche Urkunde über die Schiffsverhältnisse. Wird die gesamte Schiffsmannschaft nicht gleichzeitig mittels einer Verhandlung angemustert, so erfolgt die Ausfertigung auf Grund der ersten Verhandlung. Die Musterrolle hat folgenden obligatorischen Inhalt: Sie muß über Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Kapitäns, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffmanns, den Hafen der Ausreise, die Bestimmungen des Heuervertrags, namentlich auch über den Überstundenlohnsatz und etwaige besondere Verabredungen Auskunft geben; insbesondere muß in der Musterrolle die dem Schiffsmann gebührende tägliche Ration an Speise und Trank angegeben sein, selbstverständlich auch die Geldentschädigung, die dem Schiffsmann etwa an Stelle der Naturalverpflegung zu gewähren ist[8]). Neu gegenüber der alten Seemannsordnung ist die Angabe des Hafens und der Vergütung für Überstundenarbeit. Es hätte aber kaum eines besonderen Ausdrucks im Gesetze bedurft, daß Abreden, die nach § 1 Satz 2 SeemO. unzulässig sind, nicht aufgenommen werden dürfen. Besondere Verabredungen mit Schiffsoffizieren bedürfen nicht der wörtlichen und vollständigen Eintragung, sondern brauchen nur nach ihrem wesentlichen Inhalte aufgenommen zu werden. Im übrigen wird die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrat bestimmt. Wie alle zur Legitimation der Besatzung dienenden Papiere gemäß § 513 HGB. an Bord sein müssen, so muß sich auch die Musterrolle während der Reise an Bord befinden. Sie ist auf Erfordern auch dem Seemannsamt vorzulegen. Ferner hat auf Grund der Verordn. betr. die Schiffsmeldungen bei den

[5]) So richtig Loewe S. 22.
[6]) § 12 SeemO.
[7]) § 14 SeemO.
[8]) Loewe S. 23.

Konsulaten[9]) der Kapitän die Pflicht, dem im Anlaufhafen wohnenden Konsul die Musterrolle vorzulegen.

Es ist möglich, daß nicht alle Schiffsleute gleichzeitig angemustert werden, sondern daß der einzelne Schiffsmann erst nach Ausfertigung der Musterrolle angemustert wird. Man spricht dann von der sogen. Nachmusterung[10]). Das Seemannsamt ist verpflichtet, die Nachmusterung in die Musterrolle einzutragen. Über jede innerhalb des Reichsgebiets erfolgende Anmusterung und über die Zeit des Dienstantritts wird vom Seemannsamt in das Seefahrtsbuch jedes Schiffsmanns ein Vermerk eingetragen, der zugleich als Ausgangs- oder Seepaß dient[11]). Außerhalb des Reichsgebiets wird eine solche Eintragung nur vorgenommen, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird, weil nach §§ 7, 13 die Vorlegung des Seefahrtsbuchs nur bei einer Anmusterung innerhalb des Reichsgebiets obligatorisch ist. Nach Vornahme der Einträge behält der Kapitän das Seefahrtsbuch und verwahrt es für die Dauer des Dienstverhältnisses; erst nach Beendigung des Dienstverhältnisses erhält es der Schiffsmann zurück.

Der Eintrag einer Anmusterung im Seefahrtsbuch steht einer neuen Anmusterung so lange entgegen, bis die Beendigung des früheren Dienstverhältnisses durch den im Seefahrtsbuch einzutragenden Vermerk nachgewiesen ist (vgl. §§ 22, 25 SeemO.). Falls nach dem Ermessen des Seemannsamts ein solcher Vermerk nicht beigebracht werden kann, so dient statt dessen, sobald die Beendigung des Dienstverhältnisses auf andere Art glaubhaft gemacht wird, ein vom Seemannsamt hierüber einzutragender Vermerk im Seefahrtsbuche. Diese Bestimmungen haben nur Geltung für eine innerhalb des Reichsgebiets stattfindende Anmusterung, weil sie die Vorlegung des Seefahrtsbuchs in jedem Falle voraussetzen (vgl. §§ 13, 16 SeemO.).

Als nachträgliche[12]) Musterung im Gegensatze zur Nachmusterung wird der Fall bezeichnet, daß der Bestand der Mannschaft Änderungen erfährt, bei denen eine Musterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist und der Kapitän bei dem Seemannsamt, das zuerst angegangen werden kann, unter Darlegung der Hinderungsgründe die Musterung nachholt. Ist diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich, so ist dem Seemannsamt der Sachverhalt anzuzeigen. Diese Anzeige

---

[9]) RGBl. 1880 S. 183.
[10]) § 15 SeemO.
[11]) § 16 SeemO.
[12]) § 25 SeemO.

wird vom Seemansamte in der Musterrolle und in den Seefahrtsbüchern der beteiligten Schiffsleute vermerkt.

Im Anschluß hieran sei noch die Vorschrift in § 30 SeemO. behandelt. Hat sich ein Schiffsmann durch mehrere Verträge für ein und dieselbe Zeit verheuert, so geht, falls auf Grund eines der Verträge eine Anmusterung stattgefunden hat, dieser, sonst der zuerst abgeschlossene Vertrag vor. Diese dem § 26 der alten SeemO. entsprechende Bestimmung[13]) läßt den Schadensersatzanspruch gegen den Schiffsmann, der sich mehrfach verheuert, unberührt[14]). Das Seemannsamt ist verpflichtet, die von ihm erbetene Anmusterung zu versagen, wenn ihm bekannt ist, daß der Schiffsmann einen älteren Vertrag nicht erfüllt hat[15]).

§ 6.

Der Antritt des Dienstes.

Dem Abschluß des Heuervertrags folgt, wie in § 5 ausgeführt ist, regelmäßig die Anmusterung. Mit deren Vornahme beginnt in Ermanglung anderer Vereinbarungen die Verpflichtung des Schiffsmanns, sich mit seinen Sachen an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten[1]). Der Zeitpunkt des Dienstantritts muß dem Schiffsmann bei der Anheuerung, der Liegeplatz des Schiffes oder ein Meldeort muß ihm bei der Anmusterung angegeben werden. Liegt jedoch eine sogen. Anmusterung auf Order vor, so kann der Zeitpunkt des Dienstantritts in den meisten Fällen nicht schon vorher genau bezeichnet werden. Verzögert der Schiffsmann den Dienstantritt länger als 24 Stunden, so ist der Kapitän oder der Reeder zum Rücktritt vom Heuervertrag befugt. Diese Befugnis ist unabhängig davon, ob den Schiffsmann an der Verzögerung ein Verschulden trifft oder nicht. Eine Prüfung in dieser Richtung würde ohnedies mit großem Zeitverlust verbunden sein. Der Rücktritt vom Heuervertrage hat in der Weise zu geschehen, daß er zur Kenntnis des Schiffsmanns gebracht wird. Nun wird es meistenteils der Fall sein, daß der Vertragsgegner des Schiffsmanns ohne Fahrlässigkeit dessen Aufenthalt nicht kennt. Die Rücktrittserklärung muß dann gemäß gesetzlicher Vorschrift zugestellt werden, nachdem die Bewilligung dazu erteilt worden ist[2]). Obwohl sich diese

[13]) Begr. S. 51.
[14]) Knitschky § 29.
[15]) Zu wenig nachdrücklich Loewe S. 34.
[1]) § 32 SeemO.
[2]) vgl. § 132 Abs. 2 BGB.; § 204 Abs. 2 ZPO.

formstrengen und umständlichen Vorschriften mit der Schnelligkeit des Schiffsverkehrs nicht vereinigen lassen, ist die Reichstagskommission dennoch der Fassung des Entwurfs, der einen einseitigen Rücktritt des Reeders bezw. des Kapitäns vorschlug, mit der Begründung entgegengetreten, daß der Rücktritt auch durch konkludente Handlungen erklärt werden könne. Allein nach der richtigen Ansicht[3]) ist mit dieser Auffassung nichts gewonnen, weil derjenige, der sich durch konkludente Handlungen erklärt, mindestens in der erforderlichen Weise dafür sorgen muß, daß sie zur Kenntnis des andern Teiles gelangen können.

Außer der Ausübung des Rücktrittsrechts gegenüber dem Schiffsmann können gegen ihn auch etwaige Mehrausgaben für einen Ersatzmann geltend gemacht werden.

Ist der Schiffsmann einmal angemustert, so darf er sich ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes nicht entziehen[4]). Tut er es dennoch, so kann er auf Antrag des Kapitäns vom Seemannsamt, wo aber ein solches nicht vorhanden ist, von der Ortspolizeibehörde, zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht angehalten werden. Diese Bestimmungen bilden im Kreise allgemeiner moderner Rechtsgrundsätze durchaus eine Ausnahme, besonders mit Rücksicht auf § 888 Abs. 2 ZPO., der jeglichen direkten Zwang zur Erfüllung der auf Dienste gerichteten Leistungspflichten verbietet. Der Zwang tritt jedoch nur ein, wenn vorher die Anmusterung stattgefunden hat. Wie weit sich der Zwang erstreckt, ist zweifelhaft. Die verschiedenen Meinungen finden im Gesetze keine Stütze. Mindestens wird aber der Zwang so weit gehen dürfen, daß der Schiffsmann seiner Arbeitsstelle auf dem Schiffe zugeführt und dort in angemessener Weise an seiner Entfernung verhindert werden kann[5]). Der Zwang entfällt dann, wenn der Schiffsmann berechtigt ist, die Dienstleistung zu verweigern. Eine Prüfung durch die zuständige Behörde, ob ein gerechtfertigter Grund vorliegt, ist (ein entsprechender Antrag ist in der Reichstagskommission abgelehnt worden) weder vorgeschrieben noch auch wohl gut durchführbar. Gleichwohl liegt es meistens im Interesse der Parteien, das Seemannsamt dar-

[3]) vgl. Loewe S. 35; anders Perels S. 18; Begr. S. 52; Kommissionsbericht S. 16.

[4]) § 33 SeemO.

[5]) vgl. über die richtige Ansicht, daß § 33 SeemO. auch im Falle der Arbeitsverweigerung seitens des Schiffsmanns gilt, Entsch. d. ROHG. Bd. 4 S. 293; Knitschky zu § 29; Endemann S. 108; Lewis S. 195; Perels S. 18; Brodmann S. 508; anders Loewe S. 36; Wagner S. 353 Anm. 6.

über freiwillig entscheiden zu lassen. Bedenklich ist es, mit Loewe[6]) anzunehmen, daß das Seemannsamt in zweifelhaften Fällen dem Antrage des Kapitäns nachzukommen verpflichtet sei. Die Kosten der vom Kapitän beantragten Maßnahmen treffen den Schiffsmann als den an ihrer Anordnung schuldigen Teil.

Gegenüber den allgemeinen Dienstverträgen bietet der Heuervertrag weiter eine besondere Eigenart. Während sonst das Maß der vom Dienstverpflichteten zu leistenden Dienste genau umgrenzt ist, hat der Schiffsmann in Ansehung des Schiffsdienstes nicht nur den Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und seiner sonstigen Dienstvorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten, sondern auch zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten[7]). Der Schiffsmann ist also auch zur Leistung solcher Dienste verpflichtet, die nicht im Heuervertrage ausdrücklich vorgesehen sind. Diese kann jeder Dienstvorgesetzte von ihm fordern. Es ist gleichgültig, ob die Arbeitsleistung vom Schiffsmann gefordert wird an Bord des Schiffes oder in dessen Booten oder in den Leichterfahrzeugen oder auf dem Lande, sowie ferner gleichgültig, ob unter gewöhnlichen Umständen oder unter Havarie.

Die Schiffsdisziplin erfordert ferner, daß der Schiffsmann ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers bis zur Abmusterung das Schiff nicht verlassen darf. Er hat vielmehr um Erlaubnis dazu nachzusuchen. Diese darf ihm aber in einem Hafen des Reichsgebietes in seiner dienstfreien Zeit nicht verweigert werden, wenn nicht triftige Gründe vorliegen. Was unter triftigen Gründen zu verstehen ist, ist Auslegungsfrage. Jedenfalls sind sie nicht identisch mit dringenden Gründen[8]). Keinesfalls aber kann der Kapitän gezwungen werden, die Gründe für die Verweigerung dem Schiffsmann mitzuteilen. Der Kapitän soll im Interesse der Disziplin selbst darüber entscheiden dürfen, ob triftige Gründe vorliegen. Aus diesem Grunde hat auch ein Antrag des Inhalts, daß der Kapitän die Gründe der Urlaubsverweigerung in das Schiffstagebuch eintragen solle, keine Aufnahme gefunden[9]). Ist dem Schiffsmann die Erlaubnis, sich vom Schiffe zu entfernen, erteilt worden, so muß er zur festgesetzten Zeit zurückkehren, im Gegensatze zur alten Seemannsordnung[10]), die in allen Fällen eine Rückkehr des Schiffsmanns vor abends acht Uhr verlangte.

---

[6]) S. 36.
[7]) § 34 SeemO.
[8]) § 37 Abs. 4 SeemO.
[9]) Als Disziplinarmaßregel; vgl. Perels zu § 24; Loewe S. 37.
[10]) § 30.

§ 7.

Die Arbeitszeit.

I. Die Werktagsarbeit.

a) Im Hafen und auf der Reede.

Die Tendenz der Seemannsordnung, die Verpflichtungen der Schiffsleute trotz den der Schiffahrt eigenen schwierigen Verhältnissen so genau wie möglich zu bestimmen, führte zur gesetzlichen Festlegung der Arbeitszeit an Werktagen im Hafen und auf der Reede.

Es wurde beantragt, die Schiffsleute nur in Fällen der Not länger als acht Stunden täglich arbeiten zu lassen, während der Entwurf die bisherige zehnstündige Arbeitsdauer in der Weise einschränkte, daß der Wachtdienst, soweit er zwei Stunden überschreite, den Schiffsleuten in Rechnung zu bringen sei. Der genannte Antrag ging weiter dahin, die Arbeitszeit in den Tropen auf sechs Stunden gesetzlich festzulegen, auch bei Berechnung dieser Arbeitsdauer den Wachtdienst schlechthin in Anrechnung zu bringen, sowie endlich dieser Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von acht Stunden vorangehen zu lassen; dies alles unter Ausschluß anderweitiger Vereinbarungen. Zur Begründung wurde angeführt: Gegenwärtig würden die Seeleute in ungebührlicher Weise zum Löschen und Laden im Hafen herangezogen, einer Tätigkeit, die ihnen eigentlich nicht obläge. Dadurch, daß nach bestehendem Rechte ihre Arbeit auf beliebige Dauer erzwungen werden könnte, träten sie tatsächlich in eine illoyale Konkurrenz zu den Landarbeitern. Ferner müsse der Wachtdienst so gut wie jede andere Arbeit als volle Arbeitszeit berechnet werden und sei daher in die gesetzliche Arbeitszeit einzuschließen. Ein Vermittlungsantrag enthielt im wesentlichen das, was jetzt Inhalt des § 35 SeemO. ist.

Wenn das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Diese Zeit wird in den Tropen, d. h. zwischen den beiden Wendekreisen[1]), auf acht Stunden täglich beschränkt, soweit es sich nicht ausschließlich um Aufsichtsdienst oder Arbeiten zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen handelt. Der Wachtdienst ist bei Berechnung dieser Arbeitsdauer in Rechnung zu bringen[2]).

---

[1]) Schaps S. 811.
[2]) § 35 SeemO.

Der Begriff der dringenden Fälle ist nicht identisch mit dem der Notfälle des § 41. Es muß dem Vorgesetzten des Schiffsmanns, der zu solchem Befehle berechtigt ist, überlassen bleiben[3]), zu unterscheiden, ob ein dringender Fall vorliegt oder nicht. Das erfordert die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebs. Der Schiffsmann darf die Ausführung der Arbeiten nicht ablehnen, weil seiner Meinung nach ein dringender Fall nicht vorliegt. Das Seeklarmachen ist zu den dringenden Arbeiten zu rechnen[4]). Da der Reichstag es abgelehnt hat[5]), das Seeklarmachen des Schiffes von der Vergütung als Überstundenarbeit auszuschließen, muß eine über die normale Arbeitszeit hinaus geleistete, das Seeklarmachen betreffende Arbeit mit Überstundenlohn vergütet werden, es sei denn, daß eine Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr in Frage steht.

Der Abs. 3 des § 35 bestimmt, wann Überstundenlohn zu zahlen ist. Jede Arbeit, welche über die in Abs. 1 bestimmte Dauer von zehn oder acht Stunden geleistet wird, ist, soweit sie nicht zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherheit des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist, als Überstundenarbeit zu vergüten.

Die Fassung des Abs. 1, der Schiffsmann sei „schuldig", will nicht etwa ein Arbeitsmaximum des Schiffsmanns in der Art festsetzen, daß jede darüber hinausgehende Arbeit, abgesehen von den erwähnten Ausnahmen gemäß § 1 Abs. 2, verboten wäre. Der Schiffsmann kann sich vielmehr[6]) freiwillig zur Übernahme einer über die Werktagsarbeitszeit hinausgehenden Arbeit erbieten und hat dafür Anspruch auf Überstundenlohn.

Die Vergütung für Überstundenarbeit bedarf der Festsetzung nach Stundenlohnsätzen. Über die Berechnung des Überstundenlohnes vgl. § 49 SeemO. Die Begriffe Aufsichtsdienst[7]) und Wachtdienst sind scharf auseinanderzuhalten.

Der § 35 findet gemäß § 135 SeemO. Anwendung auf Seeschlepper und Bergungsfahrzeuge, soweit sie in Tätigkeit sind. Gemäß der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 252) findet auf die dort genannten Fahrzeuge § 1 Abs. 2 SeemO. bezüglich der Vorschriften des § 35 Abs. 1 keine Anwendung.

---

[3]) Ein Nachteil trifft aber selbst den mala fide Entscheidenden nicht.
[4]) Perels S. 19.
[5]) Prot. S. 5082.
[6]) Eine Überschreitung des gesetzlichen Maximums kann mit Rücksicht auf § 1 Abs. 2 SeemO. im Heuervertrage nicht vereinbart werden, wohl aber eine Herabsetzung; in diesem Punkte and. A. Loewe S. 37.
[7]) Perels S. 20; Loewe S. 37.

b)

Auf See ist die Werktagsarbeit nicht durch eine Bestimmung ihres Höchstmaßes betroffen worden, da die eigenartigen Verhältnisse des Schiffslebens einer absoluten Regelung widersprechen. Für die Mannschaft des Deck- und Maschinendienstes gilt der Grundsatz: Es wird Wache um Wache gegangen, d. h. eine Wache löst die andere ab[8])[9]). Diese Vorschriften sind zwingenden Charakters, gelten aber nicht für Fahrten von nicht mehr als zehnstündiger Dauer (§ 36 Abs. 1 Satz 4 SeemO.). Für Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge in Tätigkeit sowie für Hochseefischereifahrzeuge gilt § 36 gemäß § 135 SeemO. nicht. Für kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) ist die Anwendung des § 36 Abs. 1 ausgeschlossen worden gemäß § 134 SeemO. und der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge v. 16. 6. 1903.

Die Diensteinteilung des Aufwartepersonals ist an keine Bestimmung des Gesetzes gebunden.

Das Prinzip des „Wache-um-Wache-gehens" (auch „Wache zur Koje" genannt) entstammt dem englischen Rechte. Die eine Wache hat Dienst, die andere ist unterdessen dienstfrei, sie darf nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten „verwendet" werden. Damit ist also auch eine freiwillige Übernahme von Arbeiten seitens der dienstfreien Wache ausgeschlossen[10]). Wie lange die einzelne Wache dauert, ist nicht bestimmt, kann vielmehr durch freie Vereinbarung geregelt werden. Es wird aber vorteilhaft sein, die einzelnen Abschnitte nicht allzu kurz zu bemessen, damit die dienstfreie Mannschaft eine angemessene Ruhe genießt.

Die ablösende Maschinenwache auf Dampfschiffen trifft noch die besondere Verpflichtung, das vor der Ablösung erforderliche „Aschehieven" zu besorgen. Diese Vorschrift ist darin begründet, daß die durch ihren Dienst vor den Feuern sehr erhitzte diensttuende Maschinenwache beim Aschehieven durch die Berührung mit kalter Luft leicht schwere gesundheitliche Nachteile davontragen kann. Einige[11]) halten es für selbstverständlich, daß die abgelöste Wache die von ihr benutzten Räume und Sachen reinigen muß. Diese Verpflichtung mit solcher Entschiedenheit auszusprechen, findet keine Stütze im Gesetz, doch wird man tatsächlich eine solche Übung feststellen können.

---

[8]) Sogen. Zweiwachensystem.
[9]) § 36 SeemO.
[10]) So richtig Haerle S. 40.
[11]) Loewe S. 38; Leo S. 274; and. A. v. Hippel S. 51; Brodmann S. 510.

In transatlantischer[12]) Fahrt wird auf Dampfschiffen der Dienst für das Maschinenpersonal in drei Wachen eingeteilt. Der Bundesrat bestimmt jedoch auch hinsichtlich anderer Fahrten und für die übrige Mannschaft, daß sie in mehr als zwei Wachen zu gehen hat[13]). Transatlantische Fahrt ist seitens der Regierung[14]) dahin definiert worden, daß sie eine Zusammenfassung dessen darstelle, was in den Unfallverhütungsvorschriften[15]) unter Atlantischer und Langer Fahrt verstanden wird. Darnach ist:

Atlantische Fahrt: Die Fahrt innerhalb des Atlantischen Ozeans und die Fahrt innerhalb des Indischen Ozeans und des Stillen Ozeans;

Lange Fahrt: Die, welche die Grenzen der Wattfahrt (Fahrt auf Watten, Haffen, Bodden, Föhrden und ähnlichen Gewässern, wo hoher Seegang ausgeschlossen ist), der kleinen Küstenfahrt (Fahrt längs den Küsten des Festlandes und den Inseln der Nordsee vom Kap Gris-Nez bis zum Agger-Kanal, einschließlich Fahrten vom Festlande nach Helgoland, im Kattegat, südlich von Frederikshavn und Gothenburg, in den Belten und im Sund sowie längs den Küsten der Ostsee), der Großen Küstenfahrt (Fahrt zwischen allen Häfen Europas und im Mittelländischen und Schwarzen Meere sowie die Fahrt in überseeischen Gewässern ähnlicher Art) und der Atlantischen Fahrt überschreitet.

Ein Anspruch auf Vergütung von Überstundenarbeit steht dem Schiffsmann nicht zu.

II. Sonn- und Festtagsarbeit.

In der alten Seemannsordnung fehlte eine Bestimmung der Heiligung des Sonntags. Weit über die Regierungsvorlage hinausgehend, hatte die 23. Kommission aus dem Jahre 1900 vorgeschlagen, im Hafen und auf der Reede Löschen und Laden an Sonntagen schlechthin zu verbieten. Dagegen war in der Plenarberatung[16]) folgendes geltend gemacht worden: Ein in der Seemannsordnung erlassenes Verbot wirke nicht nur im deutschen Hafen, sondern folge dem Schiffe überallhin; es treffe nicht nur Deutsche, sondern auch Farbige; es beziehe sich nicht

---

[12]) Perels S. 21.

[13]) Bekanntmachung betr. die Dreiteilung des Wachtdienstes auf Kauffahrteischiffen v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 251).

[14]) Prot. S. 2841.

[15]) Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft v. 4. 6. 1898 §§ 82 (Segelschiff), 94 (Dampfer).

[16]) Erste Lesung, Stenogr. Ber. des D. RT. II. Sess. 1900/01 S. 168 ff.

nur auf deutsche, sondern mit Rücksicht auf § 480 HGB., wenn ein Schiff einen ausländischen Heimatshafen habe, auf ausländische, nichtchristliche Feiertage; vor allem mache es die prompte Expedition, insbesondere regelmäßiger Linien, unmöglich und benachteilige die deutsche Reederei gegen die fremdländische Konkurrenz. Die Frage sei daher im Sinne einer wirksamen Sonntagsheiligung nur international zu lösen.

a) Im Hafen und auf der Reede.

Die neue Seemannsordnung bestimmt: Solange das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, dürfen an Sonn- und Festtagen Arbeiten einschließlich des Wachtdienstes nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind[17]). Ob die Arbeiten solcher Art sind, entscheidet der zuständige Vorgesetzte des Schiffsmanns; Reparaturarbeiten werden meistens unaufschieblich sein. Als Festtage im Sinne dieser Vorschrift gelten im Inlande, also auch in den Schutzgebieten[18]), die von der Landesregierung des Liegeorts bestimmten Tage, im Auslande und auf der See die Festtage des inländischen Heimatshafens; in Ermanglung eines solchen werden die Festtage durch Anordnung des Reichskanzlers bestimmt. Dies gilt für deutsche den Vorschriften der Seemannsordnung unterliegende Schiffe, die keinen inländischen Heimatshafen haben. Beginn und Ende der Festtage sind nicht gesetzlich festgelegt[19]). Die Reichstagskommission lehnte einen dahingehenden Antrag ab. Verweigert der Schiffsmann an Sonn- und Festtagen die Leistung anderer Arbeiten als der, die nach § 37 Abs. 1 von ihm gefordert werden dürfen, so macht er sich einer Dienstpflichtverletzung nicht schuldig[20]); eine ihn etwa zur Übernahme solcher anderer Arbeiten verpflichtende Vertragsabrede ist nach § 1 Abs. 2 SeemO. nichtig.

Mit Löschen und Laden dürfen, solange das Schiff innerhalb des Reichsgebiets[21]) im Hafen oder auf der Reede liegt, die zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen an Sonn- und Festtagen nicht beschäftigt werden. Die Vergleichung der Fassung des Abs. 1 u. 2 Satz 1 des § 37 zeigt, daß im Falle des § 37 Abs. 1 einer freiwilligen Übernahme der Arbeiten, die nicht gefordert werden dürfen, nichts entgegensteht, während im Falle des § 37

---

[17]) § 37 SeemO.
[18]) § 6 Abs. 1 SeemO.
[19]) vgl. dazu § 105b RGewO.
[20]) Loewe S. 39; unrichtig Haerle S. 45.
[21]) Also nicht in den Schutzgebieten (§ 6 SeemO.).

Abs. 2 Satz 1 eine solche ausgeschlossen ist[22]). Nicht gilt die Bestimmung des Abs. 2 Satz 1 für die Dampfschiffe, die in regelmäßigem Fahrplane die Kaiserl. Deutsche Post befördern, oder für die zum Löschen und Laden dieser Dampfschiffe dienenden Fahrzeuge sowie hinsichtlich des Gepäcks der Reisenden und solcher Güter, die leichtem Verderb unterliegen. Außerdem können von einer durch die Zentralbehörde des Bundesstaates zu bestimmenden Behörde in Notfällen Ausnahmen von dieser Vorschrift auf jedesmaligen Antrag gestattet werden. Kapitän und Reeder, die dem Verbot des § 37 Abs. 2 zuwiderhandeln, werden bestraft[23]).

Die besondere Bestimmung für das Löschen und Laden des Abs. 2 des § 37 kannte die Regierungsvorlage noch nicht. Ein Vermittlungsantrag beschränkte das Lösch- und Ladeverbot auf deutsche Häfen, um damit den im Plenum gerügten Mißstand zu beseitigen, daß ein auch für überseeische Häfen geltendes Ladeverbot notwendig der deutschen Reederei gegenüber der fremdländischen schwere Nachteile bringe.

Das Lösch- und Ladeverbot an Sonn- und Festtagen bezieht sich nur auf die Schiffsmannschaft; Landarbeiter können dagegen zum Löschen und Laden herangezogen werden. Damit wird schon dem Falle Rechnung getragen, daß aus irgendwelchen Gründen an Sonn- und Festtagen das Schiff gelöscht oder geladen werden muß. Überdies ist nach Abs. 2 Satz 3 des § 37 die Gestattung von Ausnahmen für Notfälle in Aussicht genommen. Unter Notfällen sind nicht nur solche, die durch Naturereignisse entstehen, wie Eisgang, Wasserstand usw., zu verstehen, sondern auch solche, die den Rücksichten des Handels entspringen; man denke an Arbeitseinstellungen.

Jede, also auch die freiwillig geleistete Sonn- und Festtagsarbeit ist als Überstundenarbeit zu vergüten, soweit sie nicht zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffs in dringender Gefahr erforderlich ist.

b) Auf See[24]).

Auf See darf an Sonn- und Festtagen Arbeit über das hinaus, was zur Sicherheit und zur Fahrt des Schiffes, zur Bedienung der Maschine, zum Segeltrocknen, Bootsdienst und zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen un-

[22]) Selbst in dem Falle, daß unumgängliche, unaufschiebbare oder durch den Personenverkehr bedingte Arbeiten vorliegen.
[23]) §§ 114 Ziff. 6, 118 SeemO.
[24]) § 37 Abs. 3 Satz 6.

bedingt erforderlich ist, der Schiffsmannschaft nur in dringenden Fällen auferlegt werden[25][26]). Die Regierungsvertreter traten der Einfügung des Wortes „unbedingt“ scharf entgegen, weil der nicht genügend klare Begriff des Wortes sich nicht für die Aufnahme ins Gesetz eigne. Die Bestimmung lehnt sich an § 44 des norwegischen Gesetzes v. 20. 7. 1893 an und ist von der Reichstagskommission eingefügt worden. Ebenso wie in § 37 handelt der Schiffsmann nicht dienstpflichtwidrig, wenn er die ihm den Vorschriften des § 38 SeemO. zuwider auferlegte Arbeit auszuführen ablehnt. Einen Anspruch auf Überstundenlohn gibt es für Sonntagsarbeit auf See ebensowenig wie für Werktagsarbeit auf See.

Die Vorschriften über Arbeit an Sonn- und Festtagen der §§ 37, 38 SeemO. finden keine Anwendung auf Seeschlepper und in Tätigkeit befindliche Bergungsfahrzeuge; die §§ 37 Abs. 1, 38 Abs. 1 überdies auch nicht auf Hochseefischereifahrzeuge[27]).

§ 8.

Die Heuer.

Die Heuer ist die dem Schiffsmann zu gewährende Entschädigung für geleistete Dienste. Sie ist nicht die einzige Entschädigung, denn auch die Beköstigung des Schiffsmanns und die Gewährung eines Logisraumes sind Entgelt der Dienstleistung.

Die Heuer ist zu zahlen vom Tage der Anmusterung, falls diese dem Dienstantritt vorangeht, andernfalls vom Tage des Dienstantritts an[1]). Diese Bestimmung findet ihre Begründung in den besonderen Verhältnissen der Schiffahrt. Häufig versichert sich der Reeder oder der Kapitän eines angeheuerten Schiffsmanns durch sofortige Anmusterung. Da hierdurch der Schiffsmann, selbst wenn der Tag des Dienstantritts noch weiter hinausfällt, in gewisser Weise für die Zwischenzeit in der Verfügung über seine Arbeitszeit und -kraft gehindert wird, hat man sich aus Billigkeitsrücksichten für diese Vorschrift entschlossen. Als Dienstzeit gilt auch die zur Erreichung des Meldeorts erforderliche Reisezeit. Hier hat der Schiffsmann, auch ohne angemustert

---

[25]) Freiwilliger Übernahme steht nichts entgegen.

[26]) Zuwiderhandlungen des Reeders oder des Kapitäns werden nach §§ 114 Ziff. 6, 118 bestraft.

[27]) § 135 SeemO.

[1]) § 44 SeemO.

zu sein, billigerweise Anspruch auf die durch diese Bestimmung näher begrenzte Vergütung. Die mit der Anmusterung eintretende Gebundenheit des Schiffsmanns hindert ihn aber nicht, in der Zwischenzeit bis zum Dienstantritt anderweite Arbeit zu übernehmen. Der dafür verdiente Lohn darf ihm nicht in Abzug gebracht werden[2]). Der Schiffsmann hat grundsätzlich mangels anderer Vereinbarung erst nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses die Heuer zu beanspruchen[3]). Diese Bestimmung ist nicht etwa so zu verstehen, als ob dem Schiffsmann die Heuer nicht früher ausgezahlt werden dürfe; Zahlung der Heuer in der Zwischenzeit ist vielmehr in jedem Falle zulässig.

Sind drei Monate seit der Anmusterung verflossen, so kann der Schiffsmann in einem Hafen, in dem das Schiff ganz oder zum größten Teil gelöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer verlangen. In derselben Weise ist der Schiffsmann berechtigt, bei Ablauf je weiterer drei Monate seit der früheren Auszahlung wiederum die Auszahlung der Hälfte der seit der letzten Auszahlung verdienten Heuer zu fordern. Die Einschränkungen hinsichtlich des in Betracht kommenden Hafens sind deshalb getroffen worden, weil dem Kapitän in einem solchen Hafen voraussichtlich in der fraglichen Zeit die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen. Die alte Seemannsordnung gewährte dem Schiffsmann das im vorstehenden näher bezeichnete Recht erst nach Ablauf von sechs Monaten[4]).

Bei der Anheuerung auf Zeit kann der Schiffsmann bei Rückkehr in den Hafen der Ausreise die Heuer verlangen, die er bis dahin verdient hat.

Die Heuerzahlung bei Beendigung des Dienstverhältnisses ist durch § 46 SeemO. zum ersten Male geregelt worden, und zwar um dem Übelstand zu begegnen, daß Stellenvermittler, Agenten und ähnliche Personen die Heuer des Schiffsmanns kassieren, ohne sie abzuliefern. Vorbildlich war hier Englands Merchant Shipping Act 1894. Das dem Schiffsmann bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehende Heuerguthaben muß an ihn persönlich und, soweit nicht im Auslande die dortigen Gesetze eine andere Behörde bestimmen, vor dem abmusternden Seemannsamte oder durch dessen Vermittlung ausgezahlt werden und von diesem in der Abmusterungsverhandlung bescheinigt werden. Ist der Schiffsmann verhindert, so kann mit seiner Zu-

---

[2]) So richtig Loewe S. 44.
[3]) § 45 SeemO.
[4]) § 36 alten SeemO.

stimmung die Auszahlung an ein Familienmitglied erfolgen. Wer als Familienmitglied anzusehen ist, ist in dem Bericht der Reichstagskommission[5]) gesagt worden. Darnach sind als Familienmitglieder nicht bloß die eigentlichen Verwandten anzusehen, sondern beispielsweise auch die Braut des Schiffsmanns[6]). In einer Gast- oder Schankwirtschaft darf die Auszahlung des Heuerguthabens nicht stattfinden (vgl. dazu GewO. § 115a). Die Mitwirkung des Seemannsamts darf unterbleiben, wenn sie ohne Verzögerung der Reise nicht herbeigeführt werden kann. Auf Antrag des Schiffsmanns ist das Seemannsamt verpflichtet, den dem Schiffsmann bei Abmusterung auszuzahlenden Betrag der Heuer ganz oder teilweise in Empfang zu nehmen und nach Angabe des Schiffsmanns an seine auswärts wohnenden Angehörigen oder an Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen gebührenfrei zu übermitteln. Die baren Auslagen, die durch die Übermittlung entstehen, hat der Reeder zu tragen, wenn der Schiffsmann ein Deutscher ist. Erfolgt die Auszahlung der Heuer entgegen den erwähnten Vorschriften, so gilt sie rechtlich als nicht vorgenommen[7]). Mit Recht weist Loewe darauf hin, daß eine solche Auszahlung nicht nur dem zwingenden Wortlaut des § 46 Abs. 1 widerspricht, sondern auch den sozialen Zwecken derart zuwiderläuft, daß sie rechtlich unmöglich anerkannt werden kann.

Inwieweit vor dem Antritt der Reise Vorschußzahlungen auf die Heuer zu leisten oder Handgelder zu zahlen sind, bestimmt in Ermanglung einer Vereinbarung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird[8]). Die Frage, ob Handgeld auf die Heuer anzurechnen ist, wenn besondere Vereinbarungen nicht vorliegen, ist nach dem im Anmusterungshafen herrschenden Ortsgebrauch zu entscheiden. Die Bestimmungen des BGB. §§ 336 Abs. 2, 337 Abs. 1 finden nur im Zweifel Anwendung[8]). Über die Art der Heuerzahlung ist folgendes bestimmt:

Alle Zahlungen an Schiffsleute müssen nach deren Wahl entweder in bar oder mittels einer auf den Reeder ausgestellten Anweisung erfolgen[9]). Eine Ausnahme gilt für Vorschußzahlungen, hinsichtlich deren der Kapitän das Wahlrecht hat. Die alte

---

[5]) Kommissionsbericht S. 33.

[6]) vgl. Loewe S. 46; ebenso über die Frage, ob zu den Familienmitgliedern in diesem Sinne die Angehörigen des § 52 StGB. gehören.

[7]) Loewe S. 46; and. A. Perels S. 25; Begr. S. 62.

[8]) Loewe S. 46.

[9]) § 48 SeemO.

Seemannsordnung kannte diesbezügliche Vorschriften nicht. Daher kam es, daß vielfach die Anweisungen auf die gewerbsmäßigen Stellenvermittler gestellt wurden, die sie den Schiffsleuten unter erheblichen Abzügen von der angewiesenen Summe einlösten. Dieser Mißstand herrschte namentlich bei Vorschußzahlungen. Die Zahlbarkeit der Anweisungen darf bei Vorschußzahlungen an die Bedingung geknüpft werden, daß sich der Schiffsmann bei Abfahrt des Schiffes an Bord befindet. Im übrigen darf die Anweisung keine Bedingung enthalten und muß auf Sicht lauten. Aus dieser Bestimmung ist zu ersehen, daß die Vorschußzahlungen und Anweisungen doch vom Gesetzgeber als notwendig und ökonomisch für den Schiffsmann günstig anerkannt werden. Der mittellose Schiffsmann hat durch den Vorschuß die Möglichkeit, sich für seine Tätigkeit auszustatten. Der an Bord des Schiffes befindliche Schiffsmann kann seiner Familie mittels Anweisung leicht Geld zukommen lassen. Der Tatsache aber, daß der Schiffsmann eine bedingte Anweisung nur mit Verlust veräußern kann, konnte auch in der neuen Seemannsordnung nicht abgeholfen werden. Für die Berechnung der Heuer gilt folgendes:

Vor Antritt der Reise ist ein Abrechnungsbuch anzulegen, in dem die verdiente Heuer und der verdiente Überstundenlohn in regelmäßigen Zeitabschnitten zu berechnen sowie alle auf die Heuer geleisteten Vorschuß- und Abschlagszahlungen und die etwa gegebenen Handgelder, bei Zahlung in fremder Währung auch der zugrunde gelegte Kurs, einzutragen sind[10]). Der Schiffsmann hat über jede Zahlung im Abrechnungsbuch zu quittieren. Die Zahl der geleisteten Überstunden sowie der darnach verdiente Überstundenlohn ist wöchentlich und spätestens am Tage nach jedesmaligem Verlassen eines Hafens in dem Abrechnungsbuch zu vermerken. Dieser Vermerk muß dem Schiffsmann zur Anerkennung durch Unterschrift vorgelegt werden. Verweigert der Schiffsmann die Anerkennung, so ist auch dies und der hierfür angegebene Grund im Abrechnungsbuch zu vermerken.

Dem Schiffsmann, der es verlangt, ist noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben. Darin sind einzutragen: Die verdiente Heuer, der verdiente Überstundenlohn, sowie jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung, bei Zahlung in fremder Währung auch der zugrunde gelegte Kurs. Ehe der Schiffsmann abgemustert wird, ist ihm sein Gesamtguthaben in diesem Heuerbuche zu berechnen.

Eine Veränderung hinsichtlich des Heuerverdienstes kann

---

[10]) § 49 SeemO.

bei Verminderung der Mannschaft eintreten[11]). Wenn nämlich die Zahl der Mannschaft des Deck- oder Maschinendienstes sich während der Reise vermindert und der weitere Verlauf der Reise eine Verminderung der Arbeitsanforderungen nicht in Aussicht stellt, so muß der Kapitän die Mannschaft ergänzen, soweit es die Umstände gestatten. Nur die im vorstehenden genau umgrenzte Art der Mannschaft bedarf der Ergänzung. Die Arbeitsanforderungen werden dann geringer, wenn beispielsweise der Kurs über eine Linie geht, die mit geringerer Geschwindigkeit zu passieren ist[12]). Die Ergänzung ist nicht tunlich, wenn im Falle ihrer Vornahme die Fahrt verzögert würde oder Ersatzleute nur unter sehr großen Schwierigkeiten herangezogen werden könnten. Solange eine Ergänzung nicht stattfindet, sind die während der Fahrt ersparten Heuergelder unter diejenigen Schiffsleute desselben Dienstzweiges, denen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist, nach Verhältnis der Mehrarbeit und der Heuer zu verteilen[13]). Welcher Bestand der Mannschaft dieser Bestimmung zugrunde zu legen ist, läßt sich nicht bestimmt sagen. Jedenfalls umfaßt die Mannschaft im Sinne des § 50 sämtliche ursprünglich angemusterte Schiffsleute. Durch Nachmusterung hinzugetretene Schiffsleute sind nur dann in die Mannschaft im Sinne des § 50 einzuzählen, wenn sie aus dem Grunde gemustert worden sind, weil die ursprüngliche Mannschaft nicht genügte[14]). Innerhalb desselben Dienstzweiges kann es wiederum Angestellte verschiedener Art geben, beispielsweise im Maschinenpersonal Maschinisten und Heizer. Die Art der Arbeitsleistungen beider sind verschieden. Diese Verschiedenartigkeit der Arbeit ist aber in der Weise zu berücksichtigen, daß man eine Verteilung der ersparten Heuergelder auch dann fordern muß, wenn beispielsweise ein Maschinist ausgeschieden und ein Heizer eingetreten ist[15]). Nur der Schiffsmann des betreffenden Dienstzweiges hat teil an den ersparten Heuergeldern, und zwar nur dann, wenn ihm eine Mehrarbeit erwachsen ist[16]). Der Anspruch auf Verteilung wird dann hinfällig, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Sachen des entwichenen Schiffsmanns nicht an Bord zurückgeblieben sind.

---

[11]) § 50 SeemO.; Begr. S. 64.

[12]) Loewe S. 48.

[13]) Das Erfordernis eines besonderen Antrags auf Ergänzung (§ 40 Abs. 2 a. SeemO.) ist jetzt weggefallen. Vgl. Wagner S. 439.

[14]) Hamb. HandelsgerZtg. 1874 S. 265, 1875 S. 241, 369; Wagner S. 439; Abraham S. 32.

[15]) HansGZ. 1896 S. 138; Seufferts Arch. Bd. 53 S. 182.

[16]) Loewe S. 49.

Diese Bestimmung unterstellt, daß die Schiffsleute im allgemeinen vom Entweichen ihrer Kameraden, wenn diese ihre Sachen mitnehmen, Kenntnis haben müssen und deshalb nicht noch Vorteile daraus schlagen sollen. Wenn die Sachen des Schiffsmanns zum größten Teil an Bord zurückgelassen worden sind, so sind die ersparten Heuergelder zu verteilen[17]).

Wenn ein Schiff mehr als zwei Jahre auswärts verweilt, so tritt in allen Fällen für den Schiffsmann, der sich seit zwei Jahren im Dienste befindet, eine Erhöhung der Heuer ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist[18]). Im einzelnen gelten folgende Vorschriften: Mit Beginn des dritten Jahres tritt der Schiffsjunge in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen ein. Der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel mehr als Heuer. Für die übrige Schiffsmannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein ferneres Fünftel ihres ursprünglichen Betrags. Es soll nicht unterlassen werden, darauf hinzuweisen, daß § 52 Abs. 2 Ziff. 2 einen Redaktionsfehler enthält, der durch Ges. v. 23. 3. 1903 (RGBl. S. 57) berichtigt worden ist[19]).

Der Schiffsjunge und der Leichtmatrose treten entsprechend der vorerwähnten Erhöhung ihrer Heuer in die entsprechenden Rangklassen ein. Der Schiffsjunge wird also mit Beginn des dritten Jahres Leichtmatrose, mit Beginn des vierten Jahres Vollmatrose.

Die Seemannsordnung trifft noch eine ausdrückliche Bestimmung über die Fälligkeit der Heuer im Falle der Verschollenheit des Schiffsmanns[20]). Ein Schiff, das eine Reise angetreten hat, ist nach § 862 HGB. als verschollen anzusehen, wenn es innerhalb der Verschollenheitsfrift den Bestimmungshafen nicht erreicht hat, auch innerhalb dieser Frist den Beteiligten keine Nachrichten über das Schiff zugegangen sind. Auf die im § 863 HGB. genannten Verschollenheitsfristen kann hier kurz verwiesen werden. Die nähere Berechnung der Verschollenheitsfrist ergibt sich ebenfalls aus § 863 HGB. Die aus den Dienst-

---

[17]) Hamb. HandelsgerZtg. 1875 S. 241.
[18]) § 52 SeemO.
[19]) vgl. Loewe S. 50.
[20]) § 53 SeemO.

und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, die sich auf einem nach den obigen Ausführungen als verschollen anzusehenden Schiffe befunden haben, werden fällig mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Das Dienstverhältnis gilt dann einen halben Monat[21]) nach dem Tage als beendet, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht. Hat man seit der Abreise über das Schiff nichts gehört, so fällt der Zeitpunkt der Abreise mit dem der letzten Nachricht zusammen. Die nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs für einen halben Monat zu berechnende Heuer wird dann überhaupt nur für einen halben Monat gezahlt. Wie in der alten, gilt auch in der neuen Seemannsordnung der Grundsatz, daß der Reeder für alle Forderungen aus den Dienst- und Heuerverträgen persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht, haftet[22]).

§ 9.

Einzelne Rechte des Schiffsmanns.

Außer der Heuer kommen als Entschädigungen des Schiffsmanns noch in Betracht der Überstundenlohn, der Gewinnanteil und der Berge- oder Hilfslohn. Überstundenlohn wird gezahlt für die Arbeit, die über die normale Arbeitszeit von zehn oder acht Stunden geleistet wird, abgesehen von den im § 35 Abs. 3 SeemO. genannten Fällen. Die Vergütung für die Überstundenarbeit ist als Stundenlohn zu bestimmen, sie darf nicht etwa als Erhöhung der Heuer berechnet werden[1]).

Der Anteil des Schiffsmanns an Fracht oder Gewinn ist ebenfalls besonders zu berechnen. Er wird kraft ausdrücklicher Bestimmung des § 81 als Heuer im Sinne der Seemannsordnung nicht angesehen. Er kommt zudem heute überaus selten vor; beispielsweise ist er noch bei der Seefischerei in Geestemünde üblich. Der Berge- oder Hilfslohn wird den Schiffsleuten nicht auf Grund der Seemannsordnung, sondern auf Grund von § 749 HGB. gewährt. Dieser Paragraph beruht auf dem Gesetze betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs[2]). Vordem lagen die Verhältnisse sehr im argen. Vor allem waren es die zulässigen von der gesetzlichen Bestimmung abweichenden Vereinbarungen, die die Schiffs-

[21]) § 189 BGB.
[22]) § 487 HGB.
[1]) § 14 Abs. 2 SeemO.
[2]) v. 2. 6. 1902 (RGBl. S. 218).

leute benachteiligten. Es war nicht selten, sondern geradezu alltäglich, daß der Schiffsmann gezwungen wurde, durch vertragliche Abmachungen in der Musterrolle auf seinen Anteil ganz zu verzichten. Überdies war die gesetzliche Verteilung für die fortschreitende Zeit nicht mehr angemessen. Die Dampfschiffahrt verschob das Verhältnis zwischen dem Risiko des Reeders und der Arbeit der Besatzung gegenüber der Segelschiffahrt. Das englisch-amerikanische System — vgl. Merchant Shipping Act Sekt. 555—556 —, wonach eine sachverständige Behörde die Höhe der zu gewährenden Anteile bestimmt, wurde abgelehnt; es wurde vielmehr eine Staffel im Gesetze aufgestellt, und zwar auf besonderen Wunsch der Schiffsleute. Mit Recht wurde betont, daß die Aussichten auf einen bestimmten Anteil für den Schiffsmann einen großen Antrieb darstellen. Freie Vertragsabreden hinsichtlich der Verteilung sind allein für Bergungs- und Schleppdampfer zugelassen, die diese Tätigkeit als besonderes Gewerbe betreiben. Nach dem Grundsatze der Seegesetze des Nordens wird der Nettobergelohn quotenweise zur Verteilung gebracht. Aus dem Bruttobetrage deckt der Reeder zunächst die Schäden und Kosten, die infolge der Rettung erwachsen sind; nur der Rest gelangt zur Verteilung unter Reeder, Schiffer und sonstige Schiffsbesatzung. Der Reeder kann regelmäßig ersetzt verlangen: Unmittelbare Schäden im Schiffsbetriebe, Mehrkosten, die durch etwaige Verzögerungen entstanden sind, beispielsweise den größeren Verbrauch an Kohlen und sonstigem Material, an Heuer und Beköstigung der an Bord befindlichen Personen, dagegen nicht Konventionalstrafen wegen verspäteter Lieferung[3]). Mit Recht wurde von den Schiffsleuten in dieser Hinsicht vorgebracht, daß eine derartige Bestimmung eine übermäßige Verzögerung der Feststellung der Quote nach sich ziehen würde. Die bei Dampfschiffen regelmäßig naturgemäß entstehenden größeren mittelbaren Nachteile finden ihren Ausgleich in der Erhöhung des Bruchteils des Reeders. Der Reeder erhält, wie ausgeführt, vorweg: Ersatz der Schäden am Schiff und Betriebsmehrkosten. Der Rest wird folgendermaßen verteilt:

a) bei Dampfschiffen erhält der Reeder zwei Drittel (früher die Hälfte), Schiffer und die Besatzung je ein Sechstel;

b) bei Segelschiffen findet die Verteilung wie bisher statt: Der Reeder erhält die Hälfte, Schiffer und die übrige Besatzung je ein Viertel.

[3]) Loewe S. 136.

Einen besonderen Anteil für Schiffsoffiziere auszusetzen lag keine Veranlassung vor. Die Unterverteilung an die Schiffsbesatzung geht in der Weise vor sich, daß jeder, gleichviel ob er an der Rettung beteiligt gewesen ist, einen Anteil erhält. Dazu führte einerseits die Erwägung, daß alle auf dem Schiff befindlichen Personen unter Umständen einer mit der Rettung verbundenen Gefahr ausgesetzt werden, anderseits die Auffassung der Seeleute, daß keine zum Schiff gehörige Person von dem Glückszufall, den die Rettung darstellt, bezw. seinen Vorteilen ausgeschlossen werden soll. Der bisherige Maßstab, der sich nach der Höhe der Heuer richtete, war als unbillig abzulehnen. Beispielsweise hatte bei einer Bergung der mit höherer Heuer angestellte Obersteward, der sich an der Rettung fast gar nicht beteiligt hatte, einen höheren Anteil erhalten als der unter großer Anstrengung und Lebensgefahr tätig gewesene, geringer bezahlte Schiffsmann. Deshalb ist bestimmt, daß die sachliche und persönliche Leistung eines jeden bei der Verteilung besonders zu berücksichtigen ist. Die Verteilung wurde in die Hand des Schiffers gelegt, einerseits, weil er als Augenzeuge beim Rettungswerk die beste Übersicht hat, anderseits, weil er auch das notwendige Vertrauen genießt. Vor allem ist auch eine schleunige Verteilung beim fortwährenden Wechsel der Mannschaft geboten. Im Verteilungsplan wird nur der Bruchteil angegeben, der jedem einzelnen vom Gesamtbetrage des Anteils der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers zukommt. Eine ziffernmäßige Berechnung würde zu lange Zeit in Anspruch nehmen. Der Verteilungsplan ist vom Schiffer vor Beendigung der Reise im Volkslogis durch Aushängen bekanntzumachen. Die Beteiligten haben einen etwaigen Anspruch bei demjenigen Seemannsamt geltend zu machen, das nach Bekanntgabe des Planes zuerst angegangen werden kann. Das Seemannsamt kann den Verteilungsplan ändern und hat dem Reeder mit tunlichster Beschleunigung von seiner Entscheidung Mitteilung zu machen. Der Anspruch auf Berge- und Hilfslohn ist selbstverständlich nur gegeben bei Rettung eines anderen Schiffes, jedoch auch dann, wenn das andere Schiff demselben Reeder gehört[4]).

Neben der Heuer gebührt dem Schiffsmann vor allem Beköstigung und Gewährung von Logis[5]). Die Beköstigung geht für Rechnung des Schiffes. Damit kann unter Berücksichtigung von § 487 HGB. im Gegensatz zur Auffassung der Reichstags-

---

[4]) Loewe S. 136; Hamb. HandelsgerZtg. 1872 S. 162.
[5]) § 54 SeemO.

kommission[6]) nicht gemeint sein, daß der Reeder für die Beköstigung nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht hafte. Die entprechende Bestimmung des § 43 hat Wagner[7]) dahin ausgelegt, daß der Kapitän in allen den Fällen, in denen er nicht Alleinreeder ist, die Beköstigung nicht für eigene Rechnung besorgen darf, sondern dem Reeder spezifierte Rechnung zu legen hat. Der Schiffsmann hat Anspruch auf Beköstigung vom Zeitpunkt des Dienstantritts an bis zur Abmusterung; ist diese jedoch ohne Verzögerung der Reise unausführbar, dann bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses. Diese Regelung gründet sich darauf, daß die Heuerzahlung meist nicht unmittelbar auf die Beendigung des Dienstverhältnisses folgt, und daß man den Schiffsmann den möglicherweise dadurch entstehenden Schwierigkeiten nicht aussetzen will. Die verabreichten Speisen und Getränke darf der Schiffsmann nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden, nichts davon veräußern, vergeuden oder sonst beiseite bringen. Der beschränkte Proviantvorrat auf dem Schiffe verbietet ein leichtfertiges Umgehen mit den Speisen und Getränken schon von selbst. Diese Bestimmung ist aber noch ganz besonders deshalb getroffen worden, weil den Personen, die mit dem Proviant leichtsinnig umgegangen sind, schließlich doch wieder aus ethischen Gründen Lebensmittel gewährt werden müssen. Auf Grund besonderer Vereinbarungen kann die Beköstigung durch eine Entschädigung in Geld abgelöst werden. Der Umfang der Beköstigung richtet sich zunächst nach der Vereinbarung; fehlt eine solche, so bestimmt er sich nach dem örtlichen Rechte des Heimatshafens oder in dessen Ermanglung des Registerhafens[8]). Die Landesregierungen können nähere Verordnungen erlassen und an ihrer Stelle der Reichskanzler, wenn ein inländischer Heimats- oder Registerhafen nicht vorhanden ist.

Die täglichen Rationen können aber nach Maßgabe des § 57 SeemO. bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise oder wegen eingetretener Unfälle gekürzt oder hinsichtlich ihrer Wahl geändert werden. Zeit, Grund sowie Art und Weise der Kürzung oder Änderung hat der Kapitän im Schiffstagebuch zu vermerken. Der Schiffsmann ist für seine dadurch erlittenen Entbehrungen durch Geld entsprechend zu entschädigen. Über diesen Anspruch entscheidet das abmusternde Seemannsamt vorbehältlich des Rechtswegs.

---

[6]) Kommissionsbericht S. 40.
[7]) S. 439.
[8]) § 56 SeemO.

Als weiteres Recht des Schiffsmanns ist der Anspruch auf Logis zu besprechen. Der Schiffsmann hat an Bord des Schiffes vom Zeitpunkte des Dienstantritts an bis zur Abmusterung, kann diese jedoch ohne Verzögerung der Reise nicht erfolgen, bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses, Anspruch auf einen der Zahl der Schiffsmannschaft und der Größe des Schiffes entsprechenden Logisraum, der nur für die Schiffsleute und ihre Sachen bestimmt sein darf, wohl verwahrt sein muß und stets genügend zu lüften ist[9]). Über die Größe und Einrichtung des Logisraumes hat der Bundesrat zu beschließen und seine Beschlüsse dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritte zur Kenntnisnahme vorzulegen. Dem Schiffsmann ist ein anderweitiges, angemessenes Unterkommen zu verschaffen, wenn ihm infolge eines Unfalls oder aus anderen Gründen zeitweilig ein Unterkommen auf dem Schiffe nicht gewährt werden kann.

Als letztes Recht des Schiffsmannes gehört noch hierher die Beschwerde wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangels des Proviants. Der dem § 47 alter SeemO. nachgebildete § 58 bestimmt folgendes: Erhebt ein Schiffsoffizier oder erheben nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamte Beschwerde darüber, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder daß die Vorräte, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt mit tunlichster Beschleunigung unter Hinzuziehung von erreichbaren Sachverständigen und der ortsanwesenden Beschwerdeführer eine Untersuchung des Schiffes oder der Vorräte zu veranlassen und das Ergebnis in das Schiffstagebuch einzutragen[10]). Gegen diese Bestimmungen wurden im Bundesrat verschiedene Bedenken geäußert. Diese zerstreute jedoch der Vertreter Preußens mit der richtigen Erwiderung, daß bei richtigem Verständnis des Paragraphen es vermieden werden könne, sich auf frivole Beschwerden einzulassen. Scharf bestritten ist die Frage nach der Natur dieser Beschwerde. Nach der richtigen Auffassung ist die Beschwerde kein Privatrecht des Schiffsmanns[11]). Der Schiffer kann sich daher nicht den Wirkungen der Beschwerde dadurch entziehen, daß er sämtliche Beschwerdeführer mit voller Heuer entschädigt und entläßt[12]). Wäre diese Ansicht richtig, dann hätte der ganze § 58 keinen Zweck. Denn wie hinsichtlich des Proviants

[9]) § 56 SeemO.
[10]) § 58 SeemO.
[11]) And. A. Wagner § 443; Boyens S. 455.
[12]) Wagner S. 445; Boyens S. 444.

eine besondere Bestimmung gegeben worden ist, so würde auch hinsichtlich der Seeuntüchtigkeit eine besondere Bestimmung gegeben sein (§ 74 Ziff. 1 SeemO.), wenn man die Beschwerde als ein Privatrecht des Schiffmanns angesehen hätte.

Die Bestimmung des § 58 ist vielmehr im öffentlichen Interesse getroffen worden. Wenn die Beschwerde ordnungsgemäß angebracht ist, so hat das Seemannsamt die Pflicht, ihr nachzugehen, und diese Pflicht kann ihm nicht dadurch erlassen werden, daß der Schiffer hinterher die Beschwerdeführer entläßt. Es liegt in der Natur der Sache, deß es nunmehr nicht allein auf das Wohl der Beschwerdeführer ankommt, sondern das der ganzen Schiffsbesatzung in Frage steht. In strenger Durchführung der gegenteiligen Ansicht würde man zu dem Ergebnis kommen, daß der Schiffer in der Lage wäre, eine Untersuchung wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder ungenügenden oder verdorbenen Proviants stets zu vereiteln, wenn er jedesmal die Beschwerdeführer entläßt. Der Staat hat aber um der nationalen Schiffahrt willen das größte Interesse daran, daß dauernd mangelhafte Zustände auf deutschen Kauffahrteischiffen vermieden werden. Aus dieser Erwägung heraus ist auch die Vorschrift des § 58 als eine dem öffentlichen Interesse entspringende zu verstehen.

Erweist sich die Beschwerde als begründet, so hat das Seemannsamt für geeignete Abhilfe zu sorgen. Kommt der Schiffer den in dieser Richtung hin vom Seemannsamt getroffenen Anordnungen nicht nach, so kann jeder Schiffsoffizier und jeder Schiffsmann seine Entlassung mit der Wirkung des § 74 Ziff. 1 SeemO. fordern. Auch daraus, daß nicht nur der Beschwerdeführende das Recht hat, seine Entlassung zu fordern, ergibt sich, daß die Beschwerde auf öffentlichrechtlichen Gesichtspunkten beruht.

Als letztes sei hier noch ein Recht des Schiffsmanns in religiöser Hinsicht besprochen. Soweit nicht dringende Gründe entgegenstehen, ist an Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Reede der Schiffsmannschaft Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienst ihrer Konfession zu geben und der hierzu erforderliche Urlaub zu erteilen[13]). Richtig sind die Ausführungen Loewes, daß mit Rücksicht auf § 39 Abs. 2 SeemO. den Schiffsleuten Urlaub zur Teilnahme am Gottesdienst ihrer Konfession auch dann zu erteilen ist, wenn ein am Liegeort kirchlich gebotener Festtag im Heimatshafen des Schiffmanns nicht als gebotener Festtag anzusehen ist[14]).

[13]) § 37 Abs. 4 SeemO.
[14]) Loewe S. 41.

Auf See finden diese Vorschriften entsprechende Anwendung[15]). Ferner hat der Schiffsmann das Recht, zu verlangen, daß ihm die Teilnahme an gemeinschaftlichen Andachten seiner Konfession gestattet wird, doch kann auch dieses Verlangen aus dringenden Gründen abgelehnt werden[16]).

§ 10.

Die Ansprüche des Schiffsmanns bei Krankheit und Verletzung.

I.

Der Schiffsmann unterliegt nicht der Krankenversicherungspflicht kraft ausdrücklicher Bestimmung des § 11 Abs. 3 KrankVG. in der Fassung v. 10. 4. 1892. Jedoch fordert das Seeunfallversicherungsgesetz in der Fassung v. 5. 7. 1900 die Versicherung des Schiffsmanns gegen Unfall und das Invalidenversicherungsgesetz v. 13. 7. 1899 die gegen Invalidität.

Bereits das alte Handelsgesetzbuch und die alte Seemannsordnung hatten die Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheitsfällen geregelt, so daß die Krankenversicherungsgesetzgebung hier nichts mehr zu tun fand[1]). Dennoch aber übte diese ebenso wie der Fortschritt der medizinischen Wissenschaft auf den Umfang der Verpflegung und Heilbehandlung einen bedeutenden Einfluß aus. Deshalb haben die genannten Ansprüche mit der Zeit erhebliche Abänderungen erfahren.

Die Ansprüche des Schiffsmanns in Fällen der Krankheit und Verletzung bestimmen sich nach den §§ 59—63 SeemO. Der Bundesrat kann ihre Anwendung auf kleinere Fahrzeuge nach § 134 SeemO. ausschließen, hat es aber bisher nicht getan[2]).

Für den Schiffsmann, der erkrankt oder eine Verletzung erleidet, trägt der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung.

Diese Verpflichtung dauert bis zum Ablaufe von 26 Wochen, bei einem Betriebsunfall jedoch bis zum Ablaufe von 13 Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung, überall vorausgesetzt, daß der Schiffsmann infolge der Krankheit oder Verletzung die Reise

---

[15]) § 38 Abs. 2 Satz 1 SeemO.
[16]) § 38 Abs. 2 Satz 2 SeemO.; Loewe S. 41.
[1]) Begr. S. 47.
[2]) vgl. Bekanntm. betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge v. 16. 6. 1903.

nicht antritt. Hat er aber die Reise angetreten, so dauert die Verpflichtung bis zum Ablauf von 26 Wochen ganz allgemein; liegt aber ein Betriebsunfall vor, so darf der Schiffsmann das Schiff nicht in einem deutschen Hafen verlassen haben oder aus einem außerdeutschen Hafen in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens übergeführt worden sein, sonst beschränkt sich sein Anspruch auf 13 Wochen. Diese Regelung beruht auf dem Gesetz v. 12. 5. 1904[3]).

Sobald — bei Betriebsunfällen — die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt, hört die Verpflichtung des Reeders dem Schiffsmann gegenüber auf. Der Seeberufsgenossenschaft, die vorzeitig, also vor Ablauf von 13 oder 26 Wochen die Fürsorge übernimmt, bleibt der Reeder regreßpflichtig.

Im Belieben des Reeders steht es, wie er dem Schiffsmann die Verpflegung und Heilbehandlung zuteil werden lassen will. Er kann sie ihm in einer Krankenanstalt gewähren.

Der wegen Krankheit oder Verletzung außerhalb des Reichsgebiets zurückgebliebene Schiffsmann kann nach der Krankenanstalt eines deutschen Hafens übergeführt werden, wenn seine Einwilligung auf der einen Seite und die des behandelnden Arztes oder des Seemannsamts auf der anderen Seite vorliegen. Ist der Schiffsmann außerstande, die Zustimmung zu erteilen, oder verweigert er sie ohne berechtigten Grund, so kann sie nach Anhörung eines Arztes durch dasjenige Seemannsamt ersetzt werden, in dessen Bezirk sich der Schiffsmann zur Zeit befindet. Welcher Arzt anzuhören ist, ob der behandelnde oder ein anderer, ist nicht vorgeschrieben. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist aber vom Gutachten des angehörten Arztes völlig unabhängig[4]).

Das Seemannsamt ist also stets in der Lage, einen nicht einwilligenden Schiffsmann nach der Krankenanstalt eines deutschen Hafens überzuführen, da ihm die Entscheidung über die Berechtigung des Grundes zusteht, wenn der Schiffsmann seine Zustimmung verweigert.

Der Begriff der „Heilbehandlung“ ist weiter als der der „ärztlichen Behandlung“ in § 617 BGB. Darunter ist entsprechend dem § 6 Ziff. 1 KrankVG. auch die Lieferung von Heilmitteln zu verstehen[5]). Diese ist vom Bundesrat auf Grund der ihm nach § 56 Abs. 2 SeemO. zustehenden Befugnis geregelt worden durch die Bekanntmachung betr. Krankenfürsorge für Kauf-

---

[3]) RGBl. S. 167.
[4]) Nicht überzeugend Haerle S. 62.
[5]) Begr. S. 67.

fahrteischiffe v. 3. 7. 1905, für Auswandererschiffe überdies durch Verordnung v. 14. 3. 1898.

In der alten Seemannsordnung trat die Fürsorge nur bei Verwundungen, nicht bei Verletzungen — dies ist der weitere Begriff — ein. Ferner hat man im neuen Gesetz auch den Zeitpunkt der sogen. Anmusterung auf Order als maßgebend für den Eintritt der Verpflichtung des Reeders eingefügt. Krankheit des Schiffsmanns vor oder bei den in § 59 Abs. 1 SeemO. bezeichneten Zeitpunkten gibt keinen Fürsorgeanspruch.

Gleichgültig ist es für die Beurteilung der Ansprüche des Schiffsmanns, ob er sich Krankheit oder Verletzung bei Ausübung des Dienstes oder bei anderer Gelegenheit zugezogen hat[6]); nur darf der Fall des § 62 SeemO. nicht vorliegen.

Seemannsordnung und Seeunfallversicherungsgesetz gewähren die genannten Ansprüche, mag nun den Schiffsmann ein Verschulden treffen oder nicht; anders das Bürgerliche Gesetzbuch in § 617. Die allgemeinen Ansprüche des bürgerlichen Rechts (§§ 823 ff. BGB.) gegen den Dritten, der die Krankheit oder Verletzung verschuldet hat, bleiben unberührt. Es findet sich jedoch eine gesetzliche Einschränkung hinsichtlich des Reeders, des Kapitäns und der Schiffsbesatzung, deren Schadensersatzpflicht auf Grund von § 133 SeeUVG. nur dann die in der Seemannsordnung und dem Seeunfallversicherungsgesetz normierte übersteigt, wenn in einem strafgerichtlichen Urteil die Herbeiführung des Unfalls durch vorsätzliches Verschulden der genannten Personen festgestellt ist.

Der Schiffsmann, der sich der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und dadurch nach ärztlichem Gutachten eine Vereitelung oder wesentliche Erschwerung der Heilung verursacht, verliert den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung. Dies gilt sowohl für den am Lande zurückgebliebenen als auch für den auf dem Schiffe befindlichen Schiffsmann. Diesem letzteren gegenüber wird der Reeder nicht von der Fürsorge schlechthin befreit, sondern erwirbt nur einen Ersatzanspruch gegen ihn für die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung[7]).

Über die Berechtigung des Grundes der Entziehung sowie über Beginn und Dauer des Verlustes entscheidet vorläufig das Seemannsamt. Beginn und Dauer des Verlustes fallen zusammen mit Beginn und Dauer der Entziehung. Im Falle teilweiser Entziehuug geht der gesamte Anspruch des Schiffsmanns nicht

---

[6]) vgl. Hamb. HandelsgerZtg. 1874 S. 239.
[7]) Richtig Loewe S. 58.

verloren. Richtig sind die Erwägungen Haerles[8]), daß eine Entziehung von einigen Tagen die Heilung um Monate verzögern könne; unrichtig ist aber die daraus gezogene Schlußfolgerung. Wo wäre der Arzt, der sein Gutachten mit Bestimmtheit dafür abgeben könnte, eine Entziehung beispielsweise von fünf Tagen habe eine Verzögerung der Heilung beispielsweise von vier Wochen herbeigeführt? Wo ist im Gesetz die Berechtigung des Reeders dafür ausgesprochen, die Kosten — das Beispiel fortgesetzt — für diese vier Wochen dem Schiffsmann aufzuerlegen, der vielleicht das gegenteilige Gutachten eines anderen Arztes beibringen könnte? Der Charakter der Seemannsordnung als eines dem Dienstverpflichteten in hohem Maße günstigen Gesetzes duldet nicht, den § 59 Abs. 5 Satz 2 in dieser fast willkürlichen Weise auszulegen.

Der Schiffsmann hat, wenn er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen der Ausreise zurückkehrt, Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen. Nach Wahl des Kapitäns kann ihm jedoch eine entsprechende Vergütung, die das Seemannsamt vorläufig festsetzt, gewährt werden.

In dem eben genannten Falle des § 59 Abs. 6 (ebenso wie in den hier nicht interessierenden Fällen der §§ 66 Abs. 3, 69, 71, 72, 79 SeemO.) kann der in einem deutschen Hafen geheuerte Schiffsmann die Rückbeförderung auch nach diesem Hafen verlangen, vorausgesetzt, daß der Hafen der Ausreise außerhalb des Reichsgebietes liegt. Das ist eine Ausnahme vom Grundsatz der obligatorischen Rückbeförderung des Schiffsmanns in den Hafen der Ausreise. Das Wahlrecht des Schiffsmanns ist zwingendes Recht. Bei dieser Regelung ist besonders der Fall ins Auge gefaßt, daß deutsche Schiffsleute im deutschen Hafen geheuert und einem deutschen Schiffe nachgesandt werden, das sich in einem ausländischen Hafen zur Ausreise vorbereitet[9]). Abgesehen davon kann die Vereinbarung getroffen werden, daß für die dem Schiffsmann in den obengenannten Fällen zustehenden Rückbeförderungsansprüche an Stelle des Hafens der Ausreise ein anderer Hafen treten soll. Das Gesetz denkt beispielsweise an den Hafen, an dem die Heuerung oder die Anmusterung stattgefunden hat[10]). Dem praktischen Bedürfnis würde es nicht entsprechen, den Schiffsleuten, die unterwegs oder in der Heimat für ein Schiff angemustert werden, das sich in einem ausländischen Hafen zur Ausreise bereit macht, nur einen Anspruch auf Rückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise zuzugestehen. „Es

[8]) S. 73.
[9]) Loewe S. 59.
[10]) Begr. S. 68; auch zum Folgenden.

hätte keinen Sinn, dem Schiffsmann, der auf einem von Hamburg nach der Westküste Südamerikas fahrenden Schiffe in einem spanischen oder brasilianischen Anlaufehafen oder auf einem von Bremen nach Australien fahrenden Schiffe in einem indischen Hafen nachträglich angemustert wird, nur einen Anspruch auf Rückbeförderung nach Hamburg oder Bremen zuzugestehen. Die während des Betriebes der Küstenfahrt in China angemusterten Mannschaften werden, selbst wenn es Deutsche sind, vielfach die Rückbeförderung nach einem ostasiatischen Hafen vorziehen, wenn sie dort lohnende Beschäftigung zu finden hoffen"[11]). Der Rückbeförderungshafen kann also gesetzlich oder vertraglich bestimmt sein. Tritt das Bedürfnis einer Änderung hervor, so kann diese jederzeit vereinbart werden. Bei Verlust eines Schiffes kann es namentlich im Interesse sowohl des Reeders als des Schiffsmanns liegen, daß dieser von dem Orte, an dem er sich bei Eintritt der Rückbeförderungspflicht des Reeders befindet, nach einem diesem Orte näher gelegenen Hafen der Ausreise oder dem vertragsmäßigen Rückbeförderungshafen befördert wird; es kann sich ja gerade in diesem Hafen gute Gelegenheit zur Erlangung eines neuen Dienstes bieten[11]).

Es können nun Umstände eintreten, die eine Abänderung fordern, ohne daß eine Vereinbarung getroffen werden kann, nämlich dann, wenn es der Reeder oder seine Vertreter unterlassen, dem Anspruche des Schiffsmanns auf freie Zurückbeförderung innerhalb einer vom Seemannsamt gestellten Frist zu genügen, oder wenn sich der Reeder oder sein Vertreter nicht in der Lage befindet, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Die zweite Alternative hat im Auge, daß der Kapitän bei einem Unfall umgekommen und des weit entfernt wohnenden Reeders Zustimmung nicht zu erlangen ist[12]).

In beiden Fällen kann das Seemannsamt auf Antrag des Schiffsmanns anordnen, daß an Stelle des gesetzlich oder vertraglich bestimmten Rückbeförderungshafens ein anderer vom Seemannsamte zu bezeichnender Hafen tritt, vorausgesetzt, daß dem Reeder hierdurch höhere Kosten nicht erwachsen. Der Sinn der Zurückbeförderung geht hierbei allerdings ganz verloren.

II. Der Heuerbezug in Krankheitsfällen.

Die jetzige Fassung des § 61 SeemO. beruht auf dem Gesetze v. 12. 5. 1904.

---

[11]) Begr. S. 68.
[12]) Loewe S. 59.

Die Heuer bezieht der erkrankte oder verletzte Schiffsmann:

1. wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;
2. wenn er die Reise angetreten hat, bis zu dem Tage, an dem er das Schiff verläßt.

Ist die Heuer monatlich bedungen, so ist die Berechnung einfach; für den Fall der Vereinbarung einer Pauschalheuer gibt § 80 SeemO. bestimmte Vorschrift. Die verdiente Heuer wird mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältnis der geleisteten Dienste sowie des etwa zurückgelegten Teiles der Reise bestimmt. Für die Dauer des Aufenthalts in einer Krankenanstalt gebührt dem Schiffsmann keine Heuer im Gegensatz zu den früheren Bestimmungen in Art. 548 ADHGB. und § 49 SeemO. Wohl aber ist ihm ein Viertel der Heuer dann zu zahlen, wenn er Angehörige hat, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend aus seinem Arbeitsverdienste als Schiffsmann bestritten hat[13]). „Arbeitsverdienst" ist ein weiterer Begriff als „Heuerverdienst", der bis zum Gesetze v. 12. 5. 1904 für die Berechnung maßgebend war. Der Unterschied beider Begriffe bedarf bei Hinweis auf § 81 SeemO. keiner besonderen Darlegung.

Für Schiffsleute, die zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen angenommen sind und unterstelltermaßen auch dazu verwendet werden, tritt in diesem Falle, sofern es für den Schiffsmann günstiger ist, an die Stelle der vertragsmäßigen Monatsheuer der gemäß § 10 SeeUVG. vom Reichskanzler festgesetzte Durchschnittsbetrag des Monatslohns ohne Hinzurechnuug des Wertes der gewährten Beköstigung.

Von einem überwiegenden Bestreiten des Unterhalts der Angehörigen des Schiffsmanns kann nur dann die Rede sein, wenn der Schiffsmann tatsächlich mehr als die Hälfte der Unterhaltskosten seiner Angehörigen getragen hat, nicht aber, wenn er etwa den größeren Teil seines Arbeitsverdienstes an seine Angehörigen abgegeben hat. Wenn Loewe[14]) an der Hand eines zutreffenden Beispiels zu dem Resultate kommt, daß diese Vorschrift zu Unbilligkeiten führen könne, so kann man dieser Tatsache nur mit Bedauern zustimmen. Absolut vollkommen in dem Sinne, daß unbillige Ergebnisse schlechthin ausgeschlossen seien, ist überhaupt kein Gesetz.

Wenn der Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes zu Schaden gekommen ist, so hat er auf eine angemessene, im

---

[13]) § 7 Abs. 2 KrankVG.; § 24 SeeUVG.
[14]) S. 60.

Streitfalle vom Seemannsamt vorläufig festzusetzende Belohnung Anspruch. Diese Vorschrift stammt aus Art. 549 ADHGB. von 1861 und ist in dem zugehörigen Protokoll (S. 2014) ausführlich begründet worden.

Von den in diesem Paragraphen zur Behandlung gelangten Regeln sind nunmehr verschiedene Ausnahmen zu besprechen (§§ 62, 63 SeemO.). Die allgemeinen Rechtssätze bleiben außer Anwendung, wenn der Schiffsmann entweder die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung sich zugezogen hat oder den Dienst ohne einen Grund verlassen hat, der ihn nach § 74 SeemO. dazu berechtigt.

Die entsprechenden Bestimmungen in § 40 alten SeemO. versagten die Ansprüche aus den §§ 59—61 SeemO. auch schlechthin dem Schiffsmann, der mit einer geschlechtlichen Krankheit behaftet war. Heute spielt eine derartige Krankheit nur in den Fällen des § 70 Nr. 5 und des § 71 Abs. 2 SeemO. eine Rolle. Weiterhin muß heute die Krankheit oder Verletzung auf einer strafbaren Handlung beruhen, während früher eine unerlaubte Handlung genügte. Richtig ist, mit Loewe[15]) zu sagen, daß als strafbare Handlung im Sinne des § 62 im Auslande auch eine nach ausländischem Recht mit Strafe bedrohte Handlung anzusehen ist.

Liegt zwischen Handlung und Krankheit oder Verletzung Ursächlichkeit vor, so kommt es nicht darauf an, ob die Folgen unmittelbare oder mittelbare sind. Mag Loewe auch insoweit zweifellos recht haben, so ist es doch bedenklich, das von ihm im Anschluß hieran gegebene Beispiel des betrunkenen Schiffsmanns als zutreffend anzusehen[16]).

Die zwei Alternativen des § 62 SeemO. tauchen erst in der neuen Seemannsordnung auf. Einerseits kommt nicht nur die Desertion des Schiffsmanns in Betracht, anderseits verläßt der Schiffsmann noch nicht den Dienst, der einmal unerlaubterweise das Schiff verläßt[17]).

Der Schiffsmann, der sich die Wohltaten der §§ 59—61 SeemO. aus den Gründen des § 62 verscherzt hat, kann selbstverständlich nicht ohne jede Pflege gelassen werden. Es ist ihm vielmehr auf dem Schiffe Verpflegung und Heilbehandlung zu gewähren, auch ist seine hilflose Zurücklassung im Auslande ohne seine Zustimmung unzulässig. Diese Vorschrift findet sich nicht ausdrücklich im Gesetze, ergibt sich aber aus den all-

---

[15]) S. 60.
[16]) Loewe S. 61.
[17]) Richtig Loewe S. 61; Perels § 62.

gemeinen Geboten der Menschlichkeit. Natürlich wird der Schiffsmann für die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung ersatzpflichtig.

Sowohl das Seemannsamt, in dessen Bezirk sich der erkrankte Schiffsmann befindet, als auch das Seemannsamt, vor dem die Abmusterung stattfindet (dieses im Falle streitiger Regreßpflicht des Schiffsmanns) können über die Voraussetzungen des § 61 Abs. 1 vorläufig Entscheidungen treffen.

Neben der Fürsorgepflicht für die Person des erkrankten Schiffsmanns kennt die Seemannsordnung auch eine solche für seine Sachen und sein Heuerguthaben[18]). Der Schiffsmann muß wegen einer Erkrankung oder einer Verletzung im Lande zurückgelassen werden. Dann hat der Kapitän mangels anderer Bestimmung des Zurückgelassenen dessen Sachen und Heuerguthaben dem am Orte der Zurücklassung befindlichen Seemannsamte zu überliefern, das für die Aufbewahrung Sorge zu tragen hat. Auch an eine andere geeignete Stelle kann mit Genehmigung des genannten Seemannsamtes die Überlieferung erfolgen. Als Beispiel führt das Gesetz die Verwaltung der Krankenanstalt an, in die der Schiffsmann aufgenommen worden ist. Dasselbe hat zu gelten, wenn der Ort der Zurücklassung ein Seemannsamt nicht besitzt; dann aber hat der Kapitän den Sachverhalt dem Seemannsamte anzuzeigen, in dessen Bezirk der Schiffsmann zurückgelassen wird.

Diese Fürsorgepflicht des Kapitäns war der alten Seemannsordnung unbekannt. Nur auf die noch zu schildernden, vom Kapitän vorzunehmenden Maßnahmen hat § 52 alten SeemO. eingewirkt. Der Kapitän hat weiter bei Überlieferung der Sachen eine von ihm und einem Schiffsoffizier, fehlt ein solcher, von einem Schiffsmann zu unterschreibende Aufzeichnung der Sachen und des Betrags des Heuerguthabens beizufügen. Ein zweites Exemplar der Aufzeichnung, auf dem die Aufbewahrungsstelle vermerkt sein muß, hat er dem Schiffsmann zu übergeben.

Genau dieselben Pflichten in dieser Beziehung wie der Kapitän hat im Falle seiner Erkrankung oder Verletzung sein Stellvertreter.

Im Anschluß hieran sind noch die Folgen des Todesfalls des Schiffsmanns auf See zu behandeln[19]). Der Schiffsmann stirbt nach Antritt des Dienstes; dann hat ihm der Reeder die bis zum Todestage verdiente Heuer, die nach § 80 SeemO. zu berechnen ist, zu zahlen und die Bestattungskosten zu tragen,

---

[18]) § 63 SeemO.
[19]) § 64 SeemO.

sofern der Tod in die Zeit der Fürsorgepflicht des Reeders fällt[20]). Die Bestimmung hinsichtlich der Bestattungskosten ist neu; die alte Seemannsordnung kannte die zeitliche Beschränkung nicht. Der Reeder bleibt natürlich nach § 844 Abs. 1 BGB. gegenüber dem ersatzberechtigt, der den Tod des Schiffsmanns schuldhaft herbeigeführt hat. Da es sich in § 64 Abs. 1 SeemO. um eine lex specialis handelt, so ist der Reeder nicht berechtigt, von den nach § 1968 BGB. im allgemeinen zur Tragung der Beerdigungskosten verpflichteten Erben Ersatz zu verlangen[21]).

Ist anzunehmen, daß das Schiff binnen 24 Stunden einen Hafen erreicht, so ist, falls gesundheitliche Bedenken nicht entgegenstehen, die Leiche des Schiffsmanns mitzunehmen und für ihre Bestattung am Lande Sorge zu tragen; die Art der Bestattung auf See muß den Seegebräuchen entsprechen. Die alte Seemannsordnung kannte entsprechende Vorschriften nicht.

Wenn der Schiffsmann bei Verteidigung des Schiffes getötet wird, so hat der Reeder den Erben eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu entrichten. Da es in solchen Fällen einer besonderen Beschleunigung kaum bedarf, ist davon abgesehen worden, den Parteien das Recht auf eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes zu gewähren.

Zu erwähnen ist noch, daß bisher die Anwendung des § 64 SeemO. auf kleinere Fahrzeuge weder ganz noch teilweise ausgeschlossen worden ist (vgl. § 134 SeemO.).

§ 11.

Die regelmäßigen Endigungsgründe des Heuervertrags.

I. Bei Heuerung auf eine Reise.

Bestimmt der Heuervertrag nichts anderes, so hat der für eine Reise geheuerte Schiffsmann während der ganzen Reise, etwaige Zwischenreisen eingeschlossen, im Dienste zu verbleiben, bis die Rückreise beendigt ist[1]). Gewöhnlich wird also der Schiffsmann das Schiff in den Hafen der Ausreise zurückbegleiten, denn dort endet die Rückreise vorbehältlich der Bestimmungen in den §§ 69, 74 SeemO. Man geht fehl, wenn man die Verpflichtung des Schiffsmanns, Zwischenreisen mitzumachen, deshalb in Abrede

[20]) vgl. § 59 SeemO.
[21]) Richtig Loewe S. 62.
[1]) § 66 SeemO.

stellt, weil eine Pauschalheuer vereinbart ist. Mag die Reise durch die Zwischenreise auch länger dauern, so wird zuungunsten des Schiffsmanns auch daraus nichts hergeleitet, daß der Hafen der Ausreise früher wieder erreicht worden ist, als man beiderseits beim Abschlusse des Vertrages angenommen hatte [2]). Für Schiffe, die von deutschen Häfen aus ihre Ausreise angetreten haben und von einem nichteuropäischen Hafen heimkehren, gilt Besonderes: Auch jede Reise nach einem Hafen Großbritanniens, des Kanals, der Nordsee, des Kattegats, des Sundes oder der Ostsee gilt als Rückreise, allerdings unter zwei Voraussetzungen: erstens muß die Reise tatsächlich in dem betreffenden Hafen endigen, und zweitens muß dies der Kapitän der Schiffsmannschaft alsbald nach der Ankunft erklären. Wirtschaftliche Verhältnisse nämlich können den Reeder bestimmen, von einer Rückkehr nach dem Hafen der Ausreise abzusehen. Wollte man für diese Fälle an der Regel des § 66 Abs. 2 Satz 1 festhalten, so würden dem Reeder große Nachteile entstehen, die zu den den Schiffsleuten durch die Ausnahmebestimmung des § 66 Abs. 2 Satz 2 möglicherweise erwachsenden Nachteilen in gar keinem Verhältnisse stehen. Natürlich muß die Reise tatsächlich in dem betreffenden Hafen endigen. Der Kapitän darf nicht etwa aus irgendwelchen Gründen eine Beendigung vortäuschen.

Sofern die Reise in einem Hafen außerhalb des Reichsgebietes endigt, entsteht die Frage, ob das Seemannsamt gemäß § 83 SeemO. die Zurücklassung der Schiffsmannschaft im ausländischen Hafen genehmigen muß, überhaupt, ob hier ein Fall der Anwendung des § 83 vorliegt. Haerle [3]) bejaht, Loewe [4]) verneint die Frage. Im Ergebnis ist Loewe beizustimmen, allein seine Begründung erscheint nicht genügend. Es ist vielmehr folgendes zu sagen: Im Falle des § 66 Abs. 2 Satz 2 liegt eine Zurücklassung begrifflich überhaupt nicht vor. Denn eine solche setzt voraus, daß das Schiff die Reise weiter fortsetzt. Eine Fortsetzung der Reise wiederum ist aber hier ausgeschlossen, weil § 66 Abs. 2 Satz 2 nur dann Platz greift, wenn die Reise tatsächlich beendigt ist.

Wenn die Rückreise nicht in dem Hafen der Ausreise endigt, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen oder nach Wahl des Kapitäns auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamt vorläufig festzusetzende Vergütung. Der erste Anspruch bestimmt sich nach

---

[2]) vgl. Loewe S. 64.
[3]) S. 86.
[4]) S. 65. Die Literatur beschäftigt sich sonst nicht mit dieser Frage.

den §§ 78 u. 79 SeemO., d. h. er umfaßt auch den Unterhalt während der Reise sowie die Beförderung der Sachen des Schiffsmanns, und wird anderseits auch dadurch befriedigt, daß dem arbeitsfähigen Schiffsmann gemäß den weiteren Bestimmungen in § 79 ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird. Außerdem gebührt dem Schiffsmann im Falle des § 66 Abs. 3 neben der verdienten Heuer die Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung.

II.

Wir kommen nunmehr zur Heuerung auf Zeit[5]). Die Dauer des Heuervertrags auf Zeit kann jederzeit vertragsmäßig abgeändert werden. Das entspricht den allgemeinen Regeln der Verträge. Der für eine bestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann ist in Ermanglung einer anderen Vereinbarung verpflichtet, bis zum Ablauf dieser Zeit im Dienste zu verbleiben, unbeschadet des Rechts, in gewissen gesetzlichen Fällen seinen Dienst zu beendigen.

Wenn die Dienstzeit während der Reise abläuft, so kann der Schiffsmann in Ermanglung einer anderen Vereinbarung seine Entlassung erst in demjenigen nächsten Hafen verlangen, den das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft. In einem solchen Hafen wird sich das Schiff voraussichtlich längere Zeit aufhalten, länger jedenfalls, als es sich beim Anlaufen zur Empfangnahme von Order oder zum bloßen Ein- und Ausschiffen von Passagieren aufzuhalten pflegt[6]).

Die gesetzliche Verlängerung des Heuervertrags kann aber noch weiter erstreckt werden. Ist es nach Bescheinigung des Seemannsamtes oder, falls ein solches nicht vorhanden ist, der örtlichen Behörde dem Kapitän nicht möglich, in dem Hafen einen Ersatzmann anzuheuern, so muß der Schiffsmann gegen Erhöhung seiner Heuer um ein Viertel den Dienst bis zu einem Hafen, in dem der Ersatz möglich ist, längstens aber noch drei Monate hindurch fortsetzen. Unrichtig ist die Ansicht Haerles[7]), es könne im Heuervertrag bindend vereinbart werden, daß der Schiffsmann auch im Falle einer Beendigung des Dienstverhältnisses auf hoher See zu weiterem Schiffsdienst nicht mehr verpflichtet sein solle. Einerseits findet diese Auffassung keine Stütze im Gesetz, andererseits stehen die Bestimmungen im § 34

---

[5]) § 57 SeemO.
[6]) Begr. S. 71.
[7]) S. 82.

Abs. 1 und § 41 Abs. 1 der Seemannsordnung entgegen, die doch für alle Fälle gelten, in denen der Heuervertrag noch nicht beendigt ist.

Der Hafen, in dem der Schiffsmann nach dreimonatiger Fortsetzung des Dienstes seine Entlassung verlangen kann, braucht nicht ein solcher zu sein, der zum Löschen oder Laden angelaufen worden ist. Ist der Schiffsmann in einem deutschen Hafen geheuert, so muß auf sein Verlangen das Dienstverhältnis unter den bisherigen Bedingungen bis zur Rückkehr nach einem deutschen Hafen, längstens aber noch drei Monate hindurch, fortgesetzt werden. Dieses Recht des Schiffsmanns kann durch Vereinbarung ebenfalls nicht ausgeschlossen werden, denn abgesehen von § 1 Abs. 2 SeemO. dient dieses Gesetz einem nationalen Interesse: Die deutschen Schiffsleute sollen tunlichst wieder nach der deutschen Heimat zurückgeführt und so der deutschen Flotte erhalten werden[8]).

Weiterhin gelten die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienstvertrag. Der Schiffsmann hat das Recht, bei Abschluß eines Heuervertrags auf Lebenszeit oder auf eine längere Zeit als fünf Jahre nach Ablauf von fünf Jahren unter Wahrung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten zu kündigen. Eine Verheuerung auf unbestimmte Zeit liegt vor im Falle des § 625 BGB., wenn das Dienstverhältnis nach dem Ablauf der Dienstzeit von dem Verpflichteten mit Wissen des andern Teils ohne dessen unverzüglichen Widerspruch fortgesetzt wird. Eine Verheuerung auf unbestimmte Zeit von Anfang an wird seltener vorkommen[9]).

Eine bedeutende Bestimmung betrifft noch die Dienstpflicht des Schiffsmanns nach Beendigung der Reise. Der Schiffsmann kann nämlich seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem andern Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist[10]). Diese Vorschrift entspringt den Bedürfnissen der Kleinschiffahrt. Die Großschiffahrtsbetriebe lassen das Löschen der Ladung im Endhafen nicht mehr durch die Schiffsmannschaft, sondern durch besondere Landarbeiter, die sogen. Schauerleute, besorgen; die Abmusterung erfolgt in diesen Fällen alsbald nach der Befestigung und Reinigung des Schiffes[11]). Zur Mitwirkung bei der Verklarung ist der Schiffsmann gemäß § 42 SeemO. auch dann verpflichtet, wenn der Heuervertrag in-

[8]) Begr. S. 71.
[9]) vgl. Abraham S. 34.
[10]) § 68 SeemO.
[11]) Begr. S. 71.

folge des Verlustes des Schiffes beendigt ist, zur eidlichen Bestärkung seiner Aussage aber nur dann, wenn er eidesmündig[12]) ist. Verklarungsbehörde ist im Reichsgebiete das Amtsgericht (§ 145 FGG.), im Auslande der Konsul, in den Schutzgebieten der vom Reichskanzler zur Ausübung der Gerichtsbarkeit ermächtigte Beamte[13]).

§ 12.

Besondere Fälle der Endigung des Heuervertrags.

I.

Der Heuervertrag endigt, wenn der Reeder durch einen Zufall das Schiff verliert (§ 69 SeemO.). Die Endigung tritt ein, ohne daß eine Erklärung seitens der Parteien erforderlich ist. Maßgebend für diese Bestimmung war die Tatsache, daß der Schiffsmann dem Schiff Dienste leistet; geht das Schiff aber zugrunde, so werden seine Dienste gegenstandslos[1]). Das Gesetz führt als Beispiel folgende Fälle an: a) das Schiff verunglückt; b) es wird als reparaturunfähig kondemniert; c) es wird als reparaturunwürdig kondemniert und ohne Verzug öffentlich verkauft; d) es wird geraubt; e) es wird aufgebracht; f) es wird angehalten; g) es wird für gute Prise erklärt. Die Ansprüche des Schiffsmanns beim Eintreten eines der vorstehenden Fälle stellen sich wie folgt:

Er kann freie Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise verlangen, jedoch hat der Kapitän das Recht, dem Schiffsmann an Stelle der Zurückbeförderung eine entsprechende Vergütung, die in Streitfällen vom Seemannsamt vorläufig festzusetzen ist, zu gewähren. Ferner gebührt dem Schiffsmann außer der verdienten Heuer noch der Betrag der halben Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung. Die vorgenannten Ansprüche entspringen streng genommen nicht dem vertragsmäßigen Inhalt des Heuervertrags, sondern sind dem Schiffsmann zugebilligt worden im Hinblick darauf, daß er durch eines der obengenannten Ereignisse sofort erwerbslos werden würde[2]). Das Rückbeförderungsrecht des Schiffsmanns modifiziert sich dann, wenn der Hafen der Ausreise außerhalb des Reichsgebiets gelegen

---

[12]) Schaps S. 178; Entsch. d. RG. in Strafs. Bd. 19 S. 218.
[13]) vgl. Loewe zu § 42.
[1]) Gareis-Fuchsberger S. 974.
[2]) Begr. S. 71; Prot. S. 1988.

und der Schiffsmann in einem deutschen Hafen geheuert worden war, in der Weise, daß die Rückbeförderung auch nach dem Hafen, in dem der Schiffsmann geheuert worden war, verlangt werden kann. Die obengenannten Ansprüche des Schiffsmanns gelangen jedoch nicht in allen Fällen zur tatsächlichen Verwirklichung, denn die Seemannsordnung sagt in § 79 ausdrücklich, daß dem Anspruch auf freie Zurückbeförderung und auf Fortbezug der Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung dann genügt wird, wenn dem arbeitsfähigen Schiffsmann mit Genehmigung des Seemannsamts ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, das nach dem Rückbeförderungshafen oder einem diesem nahe belegenen Hafen geht[3]). Natürlich ist in dem letztgenannten Falle dem Schiffsmann eine entsprechende Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung bis zu dem Rückbeförderungshafen zu gewähren. Der Umfang des Anspruchs auf freie Zurückbeförderung ist übrigens gesetzlich festgelegt in § 78: er umfaßt auch den Unterhalt während der Reise sowie die Beförderung der Sachen des Schiffsmanns.

Ist die Heuer in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so erfolgt die Berechnung der dem Schiffsmann zustehenden vollen und halben Heuer nach § 80 SeemO.

II.

Waren die bisher besprochenen Gründe der Endigung des Heuervertrags ausschließlich objektiver Natur, so sind die nunmehr zu behandelnden fast sämtlich subjektiver Art, und zwar liegen die zunächst zu besprechenden in der Person des Schiffsmanns. Der Kapitän hat das Recht, den Schiffsmann in den nachgenannten Fällen vor Ablauf der Dienstzeit zu entlassen. Zwar sind die vom Gesetz genannten Fälle nicht die einzigen, denn auch die Gründe des § 626 BGB. haben ohne Zweifel Platz[4]), allein sie sind die im Schiffsbetriebe häufigsten. Der Kapitän kann sein Entlassungsrecht in folgenden Fällen ausüben:

1. Die Untauglichkeit des Schiffsmanns zu dem Dienste, zu dem er sich verheuert hat, tritt hervor, solange die Reise noch nicht angetreten ist. Maß-

[3]) Dieses Schiff braucht nicht notwendig auf der Rückreise begriffen zu sein, nur darf es nicht auf der Ausreise begriffen sein und den genannten Hafen erst auf der Rückreise oder in nicht absehbarer Zeit erst erreichen (Begr. S. 7).

[4]) Richtig Loewe S. 67, der den Fall der Geisteskrankheit anführt.

gebend ist also einzig und allein die Unfähigkeit des Schiffsmanns zu den versprochenen Diensten. Ob er etwa andere, vielleicht schwierigere und bedeutendere Dienste leisten könnte, kommt hierbei nicht in Betracht[5]).

2. Der Schiffsmann macht sich eines groben Dienstvergehens oder der Schmuggelei schuldig. Als Beispiele eines groben Dienstvergehens führt das Gesetz an: wiederholten Ungehorsam, fortgesetzte Widerspenstigkeit, wiederholte Trunkenheit im Dienste. Nicht die Untauglichkeit und Mangel an Sorgfalt in der Diensttätigkeit, sondern ein gegen Disziplin und Gesetz verstoßendes persönliches Verhalten des Schiffsmanns ist hier Entlassungsgrund[6]).

3. Der Schiffsmann macht sich des Vergehens des Diebstahls, Betrugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei oder Urkundenfälschung oder einer mit Todesstrafe oder mit Zuchthaus bedrohten Handlung schuldig. Gedacht ist hierbei selbstverständlich an die dem Strafrecht angehörigen Begriffe. Es braucht nicht erwogen werden, ob ein Vergehen der genannten Art im Einzelfalle sachlich die Entlassung rechtfertigt oder nicht[7]).

4. Der Schiffsmann zieht sich durch eine strafbare Handlung eine Krankheit oder eine Verletzung zu, die ihn arbeitsunfähig macht. Als Hauptfall wird man dabei an eine Körperverletzung zu denken haben, bei der der Schiffsmann durch die Notwehr des Angegriffenen Schaden erleidet.

5. Der Schiffsmann ist mit einer geschlechtlichen Krankheit behaftet, die den übrigen Personen an Bord Schaden bringen kann[8]). Über diese Eigenschaft der Krankheit hat das Gutachten eines zu erlangenden Arztes zu entscheiden; andernfalls die Ansicht des Kapitäns. Daß die Fürsorgepflicht des Reeders mit der Entlassung des Schiffsmanns nicht aufhört, ist bereits oben ausgeführt worden.

6. Die Reise, auf die der Schiffsmann geheuert ist, kann wegen Krieg, Embargo oder Blockade, wegen eines Aus- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen Schiff und Ladung betreffenden

---

[5]) Loewe S. 67; dem Schiffsmann allzu günstig Leo S. 292.

[6]) Übereinstimmend Loewe S. 68 unter Bezugnahme auf die Hamb. HandelsgerZtg. 1882 S. 155; Lewis S. 210; Brodmann S. 528; anders Haerle S. 92.

[7]) Haerle S. 93, dessen Betrachtungen de lege ferenda nützlich sein mögen.

[8]) Die alte Seemannsordnung verlangte in § 57 syphilitische Krankheit.

Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden. Alle diese Zufälle, die zum Unterlassen der Reise zwingen, belasten Arbeitgeber und Arbeitnehmer in gleicher Weise. Der Entwurf enthielt eine Bestimmung dahin, daß Eisgang oder Schiffsschaden, die das Unterbleiben der Reise verursachen, ebenfalls ein Recht zur Auflösung des Heuervertrages geben[9]). Obwohl diese Bestimmung von der Reichstagskommission gestrichen worden ist, wird man ihren Inhalt dennoch als geltendes Recht anerkennen müssen. Wird der Schiffsmann entlassen, so hat er die obengenannten Ansprüche.

Der Kapitän hat die Tatsache der Entlassung und deren Grund dem Schiffsmann mitzuteilen, sobald es geschehen kann. Die Rücksicht auf das Wohl des Schiffes berechtigt aber den Kapitän, die Mitteilung erst dann zu machen, wenn er die etwa beabsichtigte Heuerung eines Ersatzmannes vorgenommen hat. Ferner hat er in den Fällen 2, 3, 4, 5 die Entlassung und ihren Grund spätestens, bevor der Schiffsmann das Schiff verläßt, in das Schiffstagebuch einzutragen. Unabhängig von dieser Eintragung ist die in § 520 Abs. 2 HGB. vorgeschriebene, welche die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die ausgeworfenen Disziplinarstrafen umfaßt. Der entlassene Schiffsmann kann die Aushändigung einer vom Kapitän unterzeichneten Abschrift der seine Entlassung betreffenden Eintragung verlangen. Seine Ansprüche in den vorbezeichneten Fällen gestalten sich folgendermaßen:

In den Fällen 1, 2, 3, 4 erhält er nicht mehr als die verdiente Heuer. Im Falle 5 regeln sich seine Ansprüche nach den §§ 59—61 SeemO. Diese handeln bekanntlich von den Rechten des Schiffsmanns im Falle einer Krankheit oder einer Verletzung. Hier greift aber eine Einschränkung Platz: die Bestimmung gilt für Angehörige eines anderen Staates nur insoweit, als nach einer im Reichsgesetzblatt enthaltenen Bekanntmachung Deutschen, die zum Dienste auf einem Schiffe dieses Staates angestellt sind, durch die dortige Gesetzgebung oder durch Staatsvertrag eine entsprechende Fürsorge gewährleistet ist. Damit soll auswärtigen Staaten nahegelegt werden, den deutschen Seeleuten ebensolche Fürsorge angedeihen zu lassen, wie sie die Seemannsordnung gewährt[10]). Mit Recht wird darauf aufmerksam gemacht, daß diese Bestimmungen die Schiffsleute verleiten können, ihre Erkrankung zu verheimlichen[11]).

---

[9]) Kommissionsbericht S. 50.

[10]) Auswärtige Staaten haben, soweit dem Verfasser bekannt, bisher derartige Vorschriften nicht gegeben.

[11]) Haerle S. 96.

II.

Die Entschädigungsansprüche des Schiffsmanns, der nicht aus den vorgenannten Gründen entlassen wird, regelt § 72. Hiernach gebührt dem für eine Reise geheuerten Schiffsmanne als Entschädigung die Heuer für einen Monat unter Anrechnung der etwa empfangenen Hand- und Vorschußgelder. Voraussetzung ist, daß der Schiffsmann für eine bestimmte Reise geheuert ist. Nach der zu billigenden Ansicht Loewes[12]) gilt § 72 aber auch für den auf unbestimmte Zeit angeheuerten Schiffsmann, der bereits zu einer bestimmten Reise einberufen worden ist. Gleich zu behandeln ist endlich der Fall, daß die Reise infolge freier Entschließung des Reeders unterbleibt[12]). Es ist dabei gleichgültig, ob etwa wirtschaftliche oder sonstige Verhältnisse die Unterlassung der Reise rechtfertigen. § 72 Abs. 1 gilt dann, wenn die Reise noch nicht angetreten ist. Die Rechte bei Entlassung nach Antritt der Reise regelt Abs. 2. Zu dem Anspruch aus Abs. 1 tritt der Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 78, 79 SeemO.) nach dem Hafen der Ausreise oder, nach Wahl des Kapitäns, auf eine entsprechende, im Streitfalle von dem Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung sowie auf die Heuer für die nach § 73 SeemO. zu berechnende voraussichtliche Dauer der Reise nach dem Rückbeförderungshafen. Weitere als die genannten Ansprüche kann der Schiffsmann in keinem Falle geltend machen. Die ungerechtfertigte Entlassung gibt ihm insbesondere nicht einen Schadenersatzanspruch, vielmehr wird der im Höchstfalle mutmaßlich entstandene Schaden durch die gesetzliche Fixierung in § 72 für alle Fälle abgegolten. Dazu ist zu bemerken, daß ein Schaden des Schiffsmanns allenthalben präsumiert wird und sonach im einzelnen nicht nachgewiesen zu werden braucht.

Für den aus den in § 70 SeemO. erwähnten Gründen vor Ablauf der Dienstzeit entlassenen Schiffsmann, der auf bestimmte Zeit geheuert ist, gilt § 615 BGB. Er hat demzufolge Anspruch auf Heuer, Beköstigung und Logis für die ganze Dauer des Heuervertrags, jedoch ist er verpflichtet, sich den Wert desjenigen anrechnen zu lassen, was er infolge des Unterbleibens der Dienstleistung erspart oder durch anderweite Verwendung seiner Dienste erworben oder zu erwerben böswillig unterlassen hat. Der Rückbeförderungsanspruch ist also nicht gegeben. Bedenklich ist es, mit Loewe[13]) dem in einem deutschen Hafen geheuerten Schiffsmann einen Rückbeförderungsanspruch zuzuer-

[12]) S. 69.
[13]) S. 70.

kennen mit der Begründung, daß § 67 Abs. 2 Satz 3 SeemO. analog anzuwenden sei. Für das Recht des vor Antritt der Reise entlassenen Schiffsmanns, die Heuer für einen Monat zu verlangen, ist es unerheblich, ob die Anmusterung bereits stattgefunden hat. Es ist klar, daß dann, wenn der Schiffsmann freiwillig auf Zurückbeförderung verzichtet, der Anspruch darauf samt Nebenrechten wegfällt.

Die Schwierigkeit, die Dauer der Zurückbeförderung im einzelnen zu bemessen, hat den Gesetzgeber dazu geführt, in § 73 SeemO. bestimmte Staffeln aufzustellen. Zur Ermittlung der dem Schiffsmann für die Rückreise gebührenden Heuer wird die Dauer der Reise unter Zugrundelegung von Dampfschiffsbeförderung wie folgt gerechnet:

Bei Entlassung:	zu
a) in einem Hafen der Nordsee oder des englischen Kanals, der Ostsee oder der an diese angrenzenden Gewässer	$^1/_2$ Monat
b) in einem sonstigen europäischen Hafen (§ 82) . .	1 „
c) in einem außereuropäischen Hafen mit Ausnahme der unter d genannten	$1^1/_2$ „
d) in einem Hafen des Großen Ozeans oder Australiens	2 „

Diese Sätze gelten aber nur für den Regelfall, d. h. die Zurückbeförderung nach einem deutschen Hafen. Ist es nicht möglich, die Beförderung des Schiffsmanns mittels Dampfschiffs auszuführen, muß vielmehr ganz oder teilweise ein Segelschiff benutzt werden, so ist für die mittels Segelschiffs zurückzulegende Strecke das Doppelte der Dauer der Dampfschiffsbeförderung zu rechnen. Findet aber in den oben unter a und b genannten Fällen die Rückbeförderung unter ausschließlicher Benutzung der Eisenbahn statt, so wird die Dauer der Reise nicht in Ansatz gebracht, d. h. Heuer für die Dauer der Rückreise wird nicht gewährt. Ist jedoch Gelegenheit, die Eisenbahn zu benutzen, vorhanden und wird die Eisenbahn tatsächlich teilweise benutzt, so wird an den gesetzlich festgelegten Sätzen gleichwohl nichts gestrichen. Das Seemannsamt setzt nach Maßgabe der vorstehenden Grundsätze die Dauer der Rückreise fest. Bei Rückbeförderung nach einem außerdeutschen Hafen werden die Sätze a – d angemessen berücksichtigt.

IV.

Endlich sind noch die Fälle zu besprechen, in denen der Schiffsmann berechtigterweise vom Vertrage zurücktreten kann[14]).

[14]) § 74 SeemO.

1. Der Kapitän macht sich einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann, insbesondere durch Mißhandlung oder durch Duldung solcher seitens anderer Personen der Schiffsbesatzung, durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank oder durch Verabreichung verdorbenen Proviants schuldig. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob der Schiffsmann auf Zeit oder für eine Reise geheuert ist[15]). Es ist Vorsatz auf seiten des Kapitäns erforderlich; ob eine schwere Pflichtverletzung vorliegt, ist Tatfrage. Berechtigte Vorenthaltung von Speise und Trank nach § 57 SeemO. berechtigen den Schiffsmann nicht zum Rücktritte.

2. Das Schiff wechselt die Flagge. Es kann dem Schiffsmann nach dem Inhalte des Heuervertrags nicht angesonnen werden, seinen Dienstverpflichtungen auf einem Schiffe zu genügen, das den Gesetzen einer fremden Nation untersteht. Insbesondere ist für diese Bestimmung auch der Umstand maßgebend gewesen, daß der deutsche Schiffsmann der deutschen Schiffahrt erhalten bleiben soll. Dies hat sogar zu der Ausnahmebestimmung[16]) Anlaß gegeben, wonach im Falle des Flaggenwechsels der Schiffsmann auch im Auslande den Dienst ohne Genehmigung des Seemannsamtes verlassen darf.

3. Nach Beendigung der Ausreise wird eine Zwischenreise beschlossen, oder es ist eine Zwischenreise beendigt, sofern seit dem Dienstantritt ein oder ein und ein halbes Jahr, je nachdem sich das Schiff in einem europäischen[17]) oder in einem nichteuropäischen Hafen befindet, verflossen ist.

Diese Bestimmungen erleiden eine Ausnahme im § 75 SeemO. Der Schiffsmann kann die Entlassung nicht fordern, wenn er für eine längere als die oben angegebene Zeit sich verheuert hat oder sobald die Rückreise angeordnet ist. Die Verheuerung auf unbestimmte Zeit oder mit der allgemeinen Bestimmung, daß nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen, die noch beschlossen werden möchten, fortzusetzen sei, wird als Verheuerung auf solche Zeit nicht angesehen. Fordert der Schiffsmann seine Entlassung dennoch nicht, so gilt der ursprüngliche Heuervertrag als fortgesetzt unter Berücksichtigung der möglicherweise nach § 52 SeemO. eintretenden Veränderungen[18]).

---

[15]) Loewe S. 73.
[16]) § 77 SeemO.
[17]) § 82 SeemO.
[18]) Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 20 S. 187.

4. Das Schiff ist nach einem Hafen bestimmt oder soll einen Hafen anlaufen, der schon zur Zeit der Anmusterung durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseucht war, sofern nicht dem Schiffsmann bei dieser Anmusterung dieser Hafen und die Verseuchung mitgeteilt worden ist. Im Sinne dieser Vorschrift gilt ein Hafen als verseucht, in dem ein Pest-, Cholera- oder Gelbfieberherd vorhanden ist. Bestimmend für die Ausübung des Rücktrittsrechtes sind also zwei Tatsachen: Die Verseuchung des Hafens muß sowohl zur Zeit der Anmusterung als des Rücktritts vorhanden sein.

Soll während der Reise ein Hafen, dessen Verseuchung dem Reeder oder dessen Vertreter oder dem Kapitän zur Zeit der Anmusterung nicht bekannt war, angelaufen werden, so darf der Schiffsmann seine Entlassung ebenfalls fordern, es sei denn, daß er zur Zeit der Anmusterung davon Kenntnis hatte, daß das Schiff den betreffenden Hafen anlaufen werde, und daß der Hafen verseucht war[19]).

Mit Recht weist Loewe[20]) darauf hin, daß das Gesetz Zweifel darüber läßt, wann ein Seuchenherd als vorhanden anzunehmen ist. Selbstverständlich kann von einem Seuchenherd dann erst gesprochen werden, wenn die Seuche in größerem Umfange aufgetreten ist und sich nicht auf einzelne Fälle beschränkt hat. Das Vorhandensein eines Choleraherdes wird nach der internationalen Vereinbarung betr. Maßregeln gegen die Cholera v. 15. 4. 1893 amtlich festgestellt. In Streitfällen hat das Seemannsamt über die Frage der Verseuchung eines Hafens zu entscheiden.

Hat die Verseuchung aufgehört, so hat der Schiffsmann keinen Anspruch auf Entlassung mehr. Er kann sich also nicht etwa darauf berufen, daß ihm aus den möglicherweise eintretenden Nachwirkungen der Verseuchung Nachteile erwachsen könnten.

5. Der Schiffsmann beabsichtigt, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder Schifferprüfung vorzubereiten oder eine ihm nachweislich angebotene Stellung als Kapitän anzunehmen, sofern er einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch den Wechsel dem Schiffe kein Aufenthalt entsteht. Diese Bestimmung fördert strebsame Schiffsleute in erfreulicher Weise. Darüber, ob der vorgeschlagene Ersatzmann geeignet

---

[19]) Loewe S. 73.
[20]) S. 74.

ist, entscheidet im Streitfalle das nächste Seemannsamt. Allgemeine Grundsätze für die notwendigen Eigenschaften des Ersatzmannes lassen sich nicht aufstellen, es ist vielmehr von Fall zu Fall zu entscheiden.

Die Ansprüche des in den vorgenannten Fällen vom Vertrage zurücktretenden Schiffsmannes sind folgende[21]):

In den Fällen 1 und 2 hat er dieselben Rechte, wie sie ihm § 72 SeemO. gewährt. Die gleichen Rechte hat er im Falle 4, wenn er den Nachweis führt, daß die daselbst genannten Personen von der Verseuchung des betreffenden Hafens Kenntnis hatten. Sonst hat der Schiffsmann hier, wie in den Fällen 3 und 5, nur die verdiente Heuer zu fordern.

Tritt der Schiffsmann berechtigterweise aus anderen Gründen[22]) als den in § 74 genannten zurück, so findet lediglich § 628 BGB. Anwendung; der Schiffsmann kann demgemäß einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Teil der Heuer verlangen.

§ 13.

Die Abmusterung.

Die Abmusterung ist der Akt der Verlautbarung seitens des Kapitäns und der aus dem Dienstverhältnisse ausscheidenden Mannschaft, daß das Dienstverhältnis beendigt ist[1]). Ebenso wie die Anmusterung hat sie vor dem Seemannsamt zu erfolgen. Sie muß sich unmittelbar an die Beendigung des Dienstverhältnisses anschließen. Mangels einer anderen Vereinbarung ist zuständig das Seemannsamt des Hafens, wo das Schiff liegt, oder im Falle des Verlustes des Schiffes das Seemannsamt, das zuerst angegangen werden kann. Wie die Anmusterung den Abschluß des Heuervertrages, so setzt die Abmusterung dessen Beendigung voraus. Sie verlautbart diese Beendigung im öffentlichrechtlichen Interesse[2]). Formelle Abmusterung hebt das Dienstverhältnis auf, denn durch ihre Mitwirkung bei der Abmusterung erklären beide Parteien ihr Einverständnis auch mit der materiellen Aufhebung des Heuervertrages[3]). Loewe[4]) macht beiläufig darauf aufmerksam, daß das Seemannsamt bei

---

[21]) § 76 SeemO.

[22]) Loewe S. 72 will andere Gründe als die in § 74 SeemO. genannten, soweit sie sich aus den besonderen Verhältnissen des Schiffsdienstes ergeben, nicht als zum Rücktritt berechtigend gelten lassen.

[1]) § 18 SeemO.

[2]) HansGZ. 1901 S. 51.

[3]) Loewe S. 25; Abraham S. 31.

[4]) S. 25.

der Abmusterung in mancher Weise ersprießlich auch im Privatinteresse der Beteiligten wirken kann.

Ehe die Abmusterung erfolgt, muß der Kapitän dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuche eine Bescheinigung über die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse sowie über die Dauer der Dienstzeit und ferner auf Verlangen ein Führungszeugnis erteilen, das nicht ins Seefahrtsbuch eingetragen werden darf, aber kosten- und stempelfrei ist [5]).

Ist die Abmusterung erfolgt, so wird sie vom Seemannsamt in dem Seefahrtsbuch und in der Musterrolle vermerkt [6]). Anders wie die Anmusterung muß die Abmusterung in allen Fällen innerhalb und außerhalb des Reichsgebiets im Seefahrtsbuche vermerkt werden. Zu diesem Zwecke ist also das Seefahrtsbuch stets vorzulegen.

§ 14.

Die Stellung der Schiffsoffiziere.

Der Rangtitel Schiffsoffizier drückt die Hervorhebung seines Trägers aus der Zahl der Schiffsleute aus. Die Bestimmung des Begriffs Schiffsoffizier war von der alten Seemannsordnung der Wissenschaft überlassen worden. Diese verstand darunter die unter der Oberleitung des Schiffers mit einer Dienstgewalt über die gesamte Schiffsmannschaft oder einen Teil derselben betrauten Angestellten der Schiffsbesatzung oder, kurz ausgedrückt: die Mitglieder der Schiffsbesatzung, die mit einer gewissen Dienst- oder Kommandogewalt ausgestattet waren [1]). Zu den Schiffsoffizieren wurden die Steuerleute und die Maschinisten gerechnet, auf kleineren Schiffen oft auch der Zimmermann.

Heute huldigen die seemännischen Kreise anderen Anschauungen. Rang und Befugnisse des Schiffsoffiziers sollen nur einer engeren Personengruppe zukommen. Als Schiffsoffiziere sollen nach dem Entwurf [2]) im wesentlichen nur die Schiffsangestellten gelten, „deren dienstliche Stellung ein solches Maß von Verantwortlichkeit und Bildung verlangt, wie es nur von Personen erreicht zu werden pflegt, welche die Befähigung dazu durch staatliche Prüfung dargetan haben, als die Steuerleute, Maschinisten und Ärzte“.

Kraft positiver Bestimmung des § 2 SeemO. sind Schiffs-

---

[5]) § 19 SeemO.
[6]) § 22 SeemO.
[1]) Perels S. 144; Schaps S. 159; Lewis S. 180; Begr. S. 57.
[2]) S. 32.

offiziere diejenigen zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmten Angestellten, welche zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. Außerdem gelten als Schiffsoffiziere Ärzte, Proviant- und Zahlmeister.

Nach § 31 GewO. für das Deutsche Reich müssen Seesteuerleute und Maschinisten der Seedampfschiffe sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen. Vorschriften über den Nachweis der Befähigung zu geben, ist Recht des Bundesrats, der bisher durch Erlassung folgender Bekanntmachungen davon Gebrauch gemacht hat:

1. Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen v. 16. 1. 1904 (RGBl. S. 3).
2. Bekanntmachung betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren v. 16. 7. 1903 (RGBl. S. 247).
3. Bekanntmachung betr. die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten v. 5. 5. 1904 (RGBl. S. 163).
4. Bekanntmachung betr. die Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte v. 26. 7. 1891 (RGBl. S. 359) mit den Abänderungen der Bekanntmachung v. 16. 10. 1902 (RGBl. S. 265).

Der Schiffsoffizier ist Vorgesetzter sämtlicher Schiffsleute. Es kommt nicht darauf an, welchem Dienstzweige der Schiffsoffizier oder der Schiffsmann angehört. Der Schiffsoffizier ist jedoch nur berechtigt, in seinem Dienstbereich Befehle zu erlassen[3]). Diese Befehle aber binden wiederum alle Schiffsleute eines jeden Dienstzweigs[4]).

Auf den Schiffsoffizier finden die für die Schiffsmannschaft oder den Schiffsmann geltenden Vorschriften Anwendung, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes festgesetzt ist[5]). Besondere Vorschriften für Schiffsoffiziere enthalten die §§ 5 Abs. 3, 58, 14 Abs. 2, 34, 35 Abs. 2, 40, 43 Abs. 1, 63 Abs. 2, 65 Abs. 2, 74 Ziff. 5, 78 Abs. 1.

Der Schiffsoffizier unterliegt der Befehlsgewalt des Kapitäns in demselben Umfange wie der Schiffsmann. Er kann auch den Befehlen eines andern Schiffsoffiziers zu gehorchen verpflichtet

[3]) Entsch. d. RG. Bd. 34 S. 110.
[4]) Begr. S. 40.
[5]) § 3 Abs. 2 Satz 2 SeemO.

sein, insbesondere dem Schiffsoffizier eines anderen Dienstzweigs, wenn der Kapitän gemäß § 3 Abs. 3 Satz 1 SeemO. eine derartige Festsetzung getroffen hat. Dieses Recht des Kapitäns ist jedoch eingeschränkt durch die gesetzliche Bestimmung, daß auf Dampfschiffen während der Ausübung des Wachtdienstes der wachthabende Maschinist dem wachthabenden Steuermann insofern untergeordnet ist, als er die von diesem nach der Maschine gegebenen Befehle auszuführen hat.

Nach § 14 Abs. 2 SeemO. sind etwaige besondere Verabredungen mit den Schiffsleuten in die Musterrolle einzutragen. Nach § 14 Abs. 2 Satz 2 kann bei besonderen Verabredungen mit Schiffsoffizieren die Eintragung auf die Wiedergabe des wesentlichen Inhalts beschränkt werden.

Entsprechend der Vorschrift in § 34 SeemO. darf auch der Schiffsoffizier das Schiff bis zur Abmusterung grundsätzlich nicht ohne Erlaubnis verlassen, doch darf auch ihm unter den in § 34 Abs. 4 Satz 1 genannten Voraussetzungen die Erlaubnis dazu nicht verweigert werden.

Die Vorschriften über die Arbeitszeit am Werktag im Hafen oder auf der Reede in § 35 SeemO. finden auf Schiffsoffiziere keine Anwendung. „Die Schiffsoffiziere müssen auch im Hafen dem Kapitän in erhöhterem Maße als die Mannschaft zur Verfügung stehen. Deshalb ist für sie nicht eine Maximalsarbeitszeit, sondern eine Mindestruhe vorgeschrieben. Diese gilt auch für dringende Fälle, in denen von den Schiffsleuten Überstundenarbeit verlangt werden kann[6])." In § 35 Abs. 2 Satz 2 ist deshalb bestimmt, daß den Schiffsoffizieren im Hafen oder auf der Reede eine Ruhezeit von mindestens acht Stunden zu gewähren ist. Das Gesetz will hier die 24 Stunden nicht nach dem Kalendertag, sondern von dem Eintreffen des Schiffes oder des Offiziers an berechnet wissen[7]).

Die Arbeitszeit an Werktagen auf See ist für Schiffsleute und Schiffsoffiziere die gleiche. Die Schiffsoffiziere haben auch ebenso wie die Mannschaft Wache um Wache zu gehen; allein auf Dampfschiffen in transatlantischer Fahrt wird für das Maschinenpersonal der Dienst in drei Wachen eingeteilt. Auf Passagierdampfern in transatlantischer Fahrt, die mehr als 200 Reisende an Bord haben und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 12 Knoten besitzen, ist der Dienst der Schiffsoffiziere auf Deck ebenfalls in drei Wachen eingeteilt worden,

[6]) v. Hippel S. 51.
[7]) Loewe S. 38.

soweit nicht die einzelnen Wachen mit mehr als einem Offizier besetzt werden[8]).

Die Schiffsoffiziere haben mangels besonderer Verabredung keinen Anspruch auf Vergütung für Überstundenarbeit[9]). Das Gesetz hat hier einen Mittelweg eingeschlagen, indem es einerseits nicht dem Entwurf folgte, der dem Schiffsoffizier einen Anspruch auf Überstundenlohn durchaus versagen wollte im Hinblick auf die soziale Stellung der Schiffsoffiziere, indem es aber anderseits auch den Antrag nicht aufnahm, die Überstundenarbeit der Schiffsoffiziere ebenso wie die der Schiffsmannschaft von Gesetzes wegen zu vergüten, dies in der Erwägung, daß die Schiffsoffiziere dann möglicherweise ihre Arbeit zwecks Erlangung von Überstundenlohn in die Länge ziehen würden. Unrichtig erscheint die Ansicht Haerles[10]), daß dem Schiffsoffizier bei Vereinbarung der Vergütung für Überstundenarbeit ohne Feststellung der Dauer der normalen Arbeitszeit die über die Dauer von zehn oder acht Stunden (§§ 35 Abs. 3, 37 Abs. 3 SeemO.) geleistete Arbeit als Überstundenarbeit zu vergüten sei. Gerade die Bestimmung des § 35 Abs. 2 Satz 1 spricht durchaus gegen die Auffassung, daß als normale Arbeitszeit für Schiffsoffiziere die Zeitspanne des § 35 Abs. 1 anzusehen sei.

Im Falle des § 58 SeemO. besteht eigentlicher Unterschied zwischen Schiffsmann und Schiffsoffizier nicht, denn wenn auch einerseits die Beschwerde eines Schiffsoffiziers genügt, anderseits die Beschwerde mindestens dreier Schiffsleute erforderlich ist, so sind doch die Rechtsfolgen für den Fall, daß der Kapitän den vom Seemannsamte getroffenen Anordnungen nicht nachkommt, die gleichen. Jeder Schiffsoffizier und jeder Schiffsmann, einerlei, ob sie zu den Beschwerdeführern gehören, kann seine Entlassung mit der für den Fall des § 74 Nr. 1 SeemO. vorgesehenen Wirkung fordern.

Während der Kapitän den Schiffsmann im Range herabsetzen und seine Heuer verhältnismäßig verringern kann, wenn sich nach Antritt der Reise herausstellt, daß der Schiffsmann zu dem Dienste, zu dem er sich verheuert hat, untauglich ist, besteht eine derartige Befugnis des Kapitäns nicht gegenüber dem Schiffsoffizier[11]). Diese Bestimmung will das unhaltbare Ergebnis vermeiden, daß der Kapitän den Schiffsoffizieren, die

---

[8]) Bekanntm. betr. die Dreiteilung des Wachtdienstes auf Kauffahrteischiffen v. 16. 6. 1903 (RGBl. S. 251).

[9]) §§ 35 Abs. 3, 37 Abs. 3 SeemO.

[10]) S. 113.

[11]) § 43 SeemO.

ihre Befähigung staatlich nachgewiesen haben, diese Befähigung durch Herabsetzung im Range gleichsam aberkennen kann.

Es herrscht jedoch kein Streit darüber, ob der Kapitän berechtigt ist, mit Rücksicht auf die Sicherung des Schiffes untaugliche Schiffsoffiziere ihrer Funktionen zu entheben[12]).

Ist nach der Seemannsordnung ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung gegeben, so ist den Schiffsoffizieren die Zurückbeförderung und der Unterhalt in der Kajüte zu gewähren. Der im § 79 SeemO. vorgesehene Ersatz für freie Zurückbeförderung bezieht sich jedoch in gleicher Weise auf Schiffsoffiziere und Schiffsleute.

Weitere das Privatrecht berührende Unterschiede zwischen Schiffsoffizieren und Schiffsleuten sind in der Seemannsordnung nicht aufgestellt. Was für den Schiffsmann und für die Schiffsleute gilt, gilt ebenso für den Schiffsoffizier. Sehr bedenklich sind die Ausführungen Haerles[13]), der mit Rücksicht auf die bevorzugte soziale Stellung des Schiffsoffiziers weitere Unterschiede zwischen Schiffsmann nnd Schiffsoffizier gemacht haben will. Nach geltendem Recht hat Haerle jedenfalls nicht recht, mag man auch seine Ausführungen de lege ferenda als sehr beachtenswert ansehen.

---

[12]) Loewe S. 44; Haerle S. 114.
[13]) S. 115.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.